SKRZYDLATA POLSKA

NR 10 (504) • 5 MARCA 1961 r. • CENA 2 zł

W numerze:

- Oficerska Szkoła Lotnicza im. Żwirki i Wigury w Radomiu (str. 3)
- Szybownictwo (str. 4–5–6)
- Skrzydlate dziewczęta (str. 10–11)

Na zdjęciu: Trzy czołowe spadochroniarki polskie: Maria Wojtkowska, Maria Puchar i Antonina Chmielarczyk. Im i wszystkim naszym lotniczkom składamy w Dniu Kobiet serdeczne życzenia jak najlepszych wyników sportowych.
Foto: T. MALINOWSKI

Lotnicy poznańscy protestują przeciwko zamordowaniu Patrice Lumumby

PRACOWNICY Aeroklubu Poznańskiego na nadzwyczajnym zebraniu w dniu 17 lutego 1961 r., zwołanym w związku z tragicznymi wydarzeniami w Kongo, stanowczo potępiają ohydną zbrodnię dokonaną na premierze Lumumbie, ministrze Mpolo i przewodniczącym senatu kongijskiego Okito.

Solidaryzujemy się ze stanowiskiem wszystkich postępowych ludzi potępiających ten ohydny mord i wyrażamy swoje oburzenie na pachołków imperializmu i oprawców z kliki Czombego. Składamy narodowi kongijskiemu wyrazy najgłębszego szczerego współczucia. Żądamy surowego ukarania sprawców mordu na bohaterze narodowym Konga premierze Lumumbie i jego współtowarzyszach, wycofania wszystkich obcych wojsk z Konga oraz rozbrojenia band Czombego i Mobutu.

Popieramy stanowisko naszego rządu, rządów krajów socjalistycznych i neutralnych domagających się udzielenia votum nieufności sekretarzowi generalnemu ONZ.

Jesteśmy pełni uznania i poparcia dla zdecydowanej postawy ZSRR w walce o wolność wszystkich narodów.

Aeroklub Poznański chcąc dopomóc w ogólnym rozwoju postępowej młodzieży kongijskiej zobowiązuje się przeszkolić na własny koszt 2 Kongijczyków — kandydatów na pilotów szybowcowych.

PRECZ Z KOLONIALIZMEM!
NIECH ŻYJE WOLNE I NIEPODLEGŁE KONGO!
Pod rezolucją znajduje się 18 podpisów.

PLL „LOT" PRZEWIOZŁY W 1960 ROKU 175 tys. PASAŻERÓW I 3500 ton PRZESYŁEK

W ROKU 1960 Polskie Linie Lotnicze LOT znacznie zwiększyły swoje przewozy. Polskie samoloty komunikacyjne wykonały w tym czasie o 8% więcej lotów, przeleciały o 11% więcej kilometrów, przewiozły o 12% więcej pasażerów i o 13% więcej przesyłek niż w roku 1959. Szczególnie pomyślnie rozwijał się ruch na szlakach zagranicznych, gdzie ilość pasażerów wzrosła o ok. 17%, a przesyłek o 15%.

Korzystnym zjawiskiem jest poprawa regularności lotów. Na liniach zagranicznych polepszyła się ona z 97,6% w roku 1959 do 97,7%, na krajowych zaś z 94,1% do 97,4%. Wskaźnik wykorzystania ciężaru handlowego wzrósł z 67,2% do 67,6%.

Globalna praca przewozowa Polskich Linii Lotniczych w roku 1960 wyniosła 11 290 000 tonokilometrów, z czego na linie zagraniczne przypadło około 63%. Przewaga przewozów zagranicznych jest korzystna dla gospodarki narodowej, gdyż jak wiadomo z jednej strony przynosi znaczne ilości dewiz, z drugiej zaś zapewnia rentowność przedsiębiorstwa.

Interesująco przedstawia się tabela obrazująca postęp w komunikacji lotniczej uzyskany w dziesięcioleciu 1950—1960:

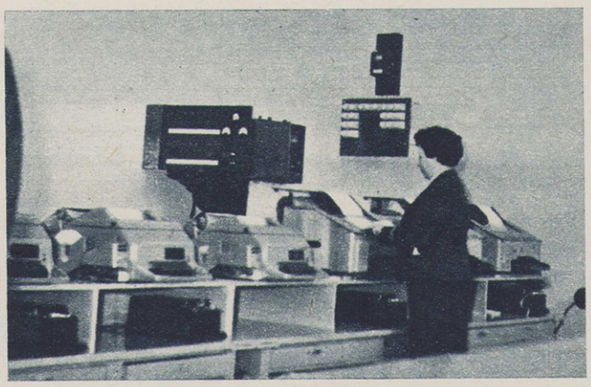
	Rok 1950	Rok 1960
Lotów ogółem	8 478	11 567
Lotów zagranicznych	1 554	5 069
Lotów krajowych	6 857	6 095
Lotów ponadplanowych	65	403
Przeleciano kilometrów (tys)	2 596	6 342
Pasażerów ogółem	88 963	175 653
Pasażerów na liniach zagr.	6 344	61 012
Pasażerów na liniach krajowych	81 972	106 585
Pasażerów ponadplanowych	647	8 056
Przesyłek ogółem (ton)	978	3 503
Przesyłek zagranicznych	507	2 301
Przesyłek krajowych	452	1 052
Przesyłek ponadplanowych	17	150
Tonokilometrów (tys)	2 807	11 290

S. I. T. A. NA OKĘCIU

Z POCZĄTKIEM lutego br. w porcie lotniczym na Okęciu oddano do użytku ośrodek łączności międzynarodowej. Uruchomiono go przy współdziałaniu SITA — Międzynarodowego Towarzystwa Telekomunikacji Powietrznej, którego systemem bezpośredniej łączności objętych jest 75% towarzystw lotniczych na świecie. „LOT" jest członkiem SITA od grudnia 1959 r.

Dzięki zainstalowanej w ośrodku „baterii" dalekopisowej, warszawskie Biuro Rezerwacji i Sprzedaży Biletów będzie mogło niemal błyskawicznie załatwiać sprawy związane z rezerwowaniem miejsc w samolotach, przesyłkami bagażowymi itd. Mamy bowiem obecnie bezpośrednie połączenie z Hamburgiem, który jest wielką międzynarodową centralą komunikacyjną, a stamtąd można w ciągu kilku minut połączyć się z jakimkolwiek europejskim portem lotniczym. Połączenie z Nowym Jorkiem nie trwa dłużej niż kwadrans.

Uruchomienie nowego ośrodka przyniesie znaczne oszczędności w dewizach. Polskie Linie Lotnicze pokrywają bowiem w tej chwili około 70% kosztów łączności dalekopisowej z Warszawą, wynoszących rocznie kilkadziesiąt tysięcy dolarów.



Nowy ośrodek jest przestronny i dobrze wyposażony. Oprócz 8 dotychczas pracujących dalekopisów, użytkowanych przez „LOT" i „Air France", istnieje możliwość zainstalowania tu dalszych 14 aparatów. W tej chwili prowadzone są na ten temat rozmowy z przedstawicielami KLM, SAS i Sabeny. Linie te będą oczywiście partycypować w kosztach utrzymania ośrodka.

W związku z uruchomieniem ośrodka przybyli do Polski: zastępca dyrektora technicznego SITA — inż. Rudi Bebie oraz kierownik analogicznej placówki w Zurichu, inż. Heinz Gerber. Ten ostatni w ciągu dwóch tygodni przekazywał polskiej obsłudze: Marceli Simoni, Michałowi Pomorskiemu Kazimierzowi Wicherkowi i Henrykowi Wojciechowskiemu oraz zajmującemu się konserwacją urządzeń technikowi Stanisławowi Kostce — swe bogate doświadczenia; w Zurichu dokonuje się miesięcznie do około 700 tys. połączeń.

Na zdjęciu: Dziesiątki i setki metrów taśmy wychodzi dziennie z aparatów dalekopisowych. Widzimy tu Marcelę Simoni przy pracy.

Foto: **M. Kobrzyński** — LOT

„POLONEZ" nazwą nowego polskiego balonu

W DNIU 20.II. br. w Aeroklubie PRL zebrało się jury konkursu Zarządu Głównego APRL i redakcji „Skrzydlatej Polski" p.n. „Szukamy nazwy dla balonu" w składzie: przewodniczący inż. Zbigniew Burzyński, członkowie: Antonina Burzyńska (sekretarz), Maria Wardasówna (literat), mjr Wiktor Wionczek (szef propagandy APRL) oraz dokooptowani do jury pod nieobecność red. red. Władysława Leny-Kisielewskiego i Jerzego R. Konieczngo — Henryk Żwirko oraz Bohdan Zawadzki.

Spośród 503 nadesłanych kuponów konkursowych większością głosów, przy jednym przeciwnym, jury zdecydowało nazwać nowy balon „POLONEZ". Następną proponowaną nazwą, która została wyeliminowana przez „Polonez", była — „Wisła". Rzecz charakterystyczna, że przy powtarzających się propozycjach, wyżej wymienione nazwy proponowane były tylko jednokrotnie. Autorami ich są: zdobywczyni I miejsca Zofia Miklaszewska z Warszawy za nazwę „Polonez" oraz Bogdan Rogalski również z Warszawy za nazwę „Wisła". Obydwie te osoby nagrodzono lotem balonem. O terminie lotu p. Miklaszewska i zdobywca II miejsca zostaną powiadomieni listownie. 20 uczestników konkursu wylosowało nagrody książkowe.

Listę ich oraz bliższe szczegóły dotyczące konkursu „Szukamy nazwy dla balonu" podamy w następnym numerze.

ASTRONAUTYKA

POWRÓT ZASOBNIKA KOSMICZNEGO NA ZIEMIĘ. We wtorek 21.II. 61 r z przylądka Canaveral (stan Floryda) wystrzelony został przy pomocy rakiety „Atlas" zasobnik kosmiczny. Zasobnik przeleciał na wytyczonej trajektorii osiągając wysokość 170 km i miał wylądować w odległości 2 240 km od miejsca startu. Prędkość lotu zasobnika dochodziła do około 20 500 km/h. Celem próby było sprawdzenie danych konstrukcyjnych zasobnika i zbadanie jego wytrzymałości w możliwie najgorszych warunkach powrotu na Ziemię. Zasobnik wyłowiony został z morza w odległości około 600 km na północo-wschód od Puerto Rico w 43 min po wystrzeleniu.

Agencja Reutera donosi, że eksperymentowi z wystrzeleniem zasobnika kosmicznego przyglądała się grupa astronautów, których przygotowuje się do odbycia pierwszego lotu kosmicznego. Jeden z astronautów przebywał w ośrodku kontrolnym znajdującym się na Bermudach, a dwóch innych znajdowało się na pokładzie samolotu odrzutowego który miał ew. przechwycić zasobnik spadający na ziemię.

ASM-2 MKNIE W KIERUNKU WENUS. Automatyczna stacja miedzyplanetarna wystrzelona w Związku Radzieckim, której celem jest osiągnięcie planety Wenus, kontynuuje swój lot. Według komunikatu TASS w dniu 17 lutego br. ASM-2 znajdowała się w odległości 1 889 000 kilometrów od naszej planety. Jej prędkość oddalania wynosi a 3 923 m/sek. Na sferze niebieskiej stacja międzyplanetarna znajdowała sie między gwiazdozbiorami Ryb i Wieloryba.

W czasie trwania kontaktu radiowego uzyskano informacje radiotelemetryczne, ustalono trajektorię stacji, określono jej prędkość oraz cały szereg innych, cennych pomiarów. Na podstawie analizy danych stwierdzono, że ASM-2 leci po trajektorii zbliżonej do planowanej. Wstępne dane matematyczne wskazują, że stacja po przebyciu odległości 270 milionów km przejdzie w odległości nie większej niż 180 tys. km od środka planety Wenus.

Wewnątrz stacji panuje temperatura 28—30 stopni Celsjusza, a ciśnienie równa się 900 mm słupka rtęci. (r)

Discoverer XXI. W dniu 18 lutego br. z bazy lotniczej Vandenberg (Kalifornia) dokonano wystrzelenia kolejnego sztucznego satelity Ziemi Discoverera XXI. Satelita ten — jak podano — zdolny jest do zmiany kursu na sygnał z Ziemi. Silnik stanowiący drugi człon rakiety, może być zatrzymywany i uruchomiany.

Nowy satelita wyposażony jest w aparature umożliwiającą pomiary cieplnego promieniowania Ziemii. Czas obiegu wokół naszego globu wynosi 93,8 minuty.

Pierwszy kurs personelu obsługi cywilnych rakiet doświadczalnych „RM"

27 STYCZNIA br. rozpoczął się w Krakowie trzymiesięczny kurs szkoleniowy dla obsługi rakiet doświadczalnych. Kurs ma charakter praktyczny i szkoli specjalistów w dwóch kierunkach: obsługi naziemnej i obsługi pomiarowej. Bierze w nim udział około 50 osób, przeważnie studentów. Wykładowcami na kursie są członkowie Koła Techniki Rakietowej i pracownicy naukowi wyższych uczelni Krakowa. Kierownictwo kursu stanowią, mgr Marian Markowski mgr inż. Jacek Walczewski oraz instr. pil. Adam Czepirski.

W ramach kursu przewidziane były poligonowe ćwiczenia praktyczne w zakresie rakiet doświadczalnych serii „RM". (x)

POGODA W MARCU

W drugiej połowie I dekady i na początku drugiej powinien nastąpić nawrót zimy dający mrozy dochodzące nawet do —10°C. Następnie już tylko okresowo występować będą nocne przymrozki. Warunki do lotów falowych na ogół nie powinny występować, zaś w dniach w których wystąpią będą to fale stacjonarne przede wszystkim regionu karpackiego.

Warunki termiczne: wydaje się, że chmury kłębiaste pokrywać będą w niedużej ilości usłonecznione niebo na początku miesiąca. Następnie poważniejszy okres ich występowania i to o dużym zachmurzeniu nastąpić powinien dopiero w ostatniej dekadzie miesiąca.

Prof. dr WŁ. PARCZEWSKI

OFICERSKA SZKOŁA LOTNICZA

Im. ŻWIRKI I WIGURY W RADOMIU

POZNAJEMY OFICERSKIE SZKOŁY LOTNICZE

Za chwilę start. Jeszcze trzeba sprawdzić kabinę — ostatni przed lotem obowiązek.

DOMEK startowy jest dziś niemal pusty. Nie cieszy się powodzeniem kawa po turecku w bufecie, ani szachy w gabinecie wypoczynku. Luksusowe wyposażenie „Gronika-II" (taką nazwę nosi domek na starcie) pozostaje bez szczególnego zainteresowania, choć trwają loty i choć na lotnisku jest bardzo zimno. Tylko czasem technicy wpadają tu na chwilę, gdy ich samoloty wyjdą w powietrze i gdy jest kilka minut wolnych od obowiązku.

Zwykle jest tu inaczej. Zwykle „Gronik-II" huczy jak ul. Kawiarenka pełna, w gabinecie wypoczynku trudno znaleźć wolny fotel, gabinety metodyczne zajęte. Instruktorzy przyjmują w nich podchorążych i zastanawiają się wspólnie nad błędami popełnionymi w locie.

Ale dziś podchorążowie nie latają. Latają tylko instruktorzy. Kadra zdobywa klasy, oczekuje najgorszych warunków atmosferycznych, lata nocą, bierze udział w ćwiczeniach lotniczych, poszukuje celów w przestrzeniach nieba... Dla nich szkoła przestała być szkołą. Stała się pułkiem bojowym. Bo szkołę odwiedzamy w szczególnym dla nich okresie, zimą, kiedy podchorążowie szkolą się w salach działu wyszkolenia.

Tu oczekują wiosny. Lecz zanim przyjdzie, zanim rozjadą się po polowych lotniskach, by znów latać, rozwiązać muszą tysiące problemów teoretycznych.

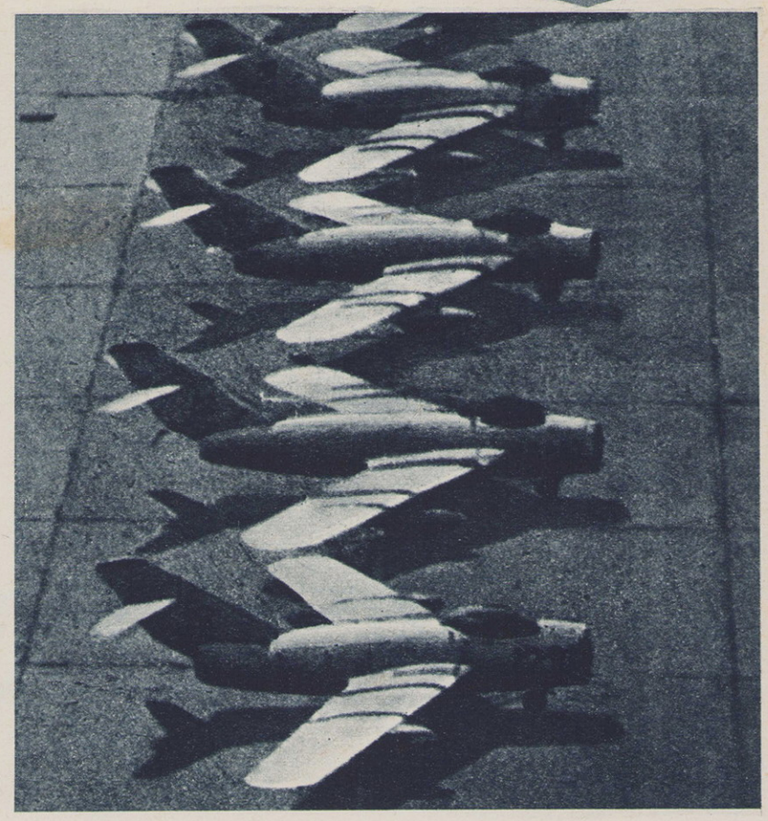
Pierwszy rok pobytu — lotnicze abc.

Powoli spełniają się marzenia o skrzydłach. Teraz dopiero, gdy udało się stanąć twarzą w twarz z odrzutowym samolotem, gdy spojrzało się choćby raz na przekrój odrzutowego silnika, na niewątpliwie skomplikowany system przewodów hydraulicznych, pneumatycznych, elektrycznych, paliwowych — widzi się wyraźnie tę różnicę, która istnieje pomiędzy lotnictwem aeroklubów, a wojskowym. To już nie sport; nie zdarzy się sytuacja, aby znalazło się coś ważniejszego od latania. To zawód polegający na bezustannym czuwaniu, na bezustannej gotowości do spełnienia każdego postanowionego zadania.

Oczywiśnie nie od razu wsiada się do kabiny Lima. Podchorąży, który ukończył oba stopnie LPW i oswoił się już z powietrzem, poczuł piękno latania, choćby nie wiem jak zdolny — nie poradzi sobie z ciężkim odrzutowym myśliwcem. Musi oswoić się z typem przejściowym, z samolotem typu TS-8 „Bies".

Konstrukcji tego samolotu, ogólnych pojęć z teorii lotu, teorii pracy silnika jeszcze tłokowego, meteorologii i podstaw nawigacji uczą się podchorążowie pierwszego rocznika, na których czekają na lotniskach polowych „Biesy".

Nie przypadkowo te właśnie samoloty zostały wybrane do szkolenia jako wstęp do latania na samolotach odrzutowych. Podwozie, rozwiązane podobnie jak w samolotach bojowych, pozwala opanować stopniowo trudną sztukę lądowania, kabina, niemal identycznie jak kabina myśliwca, zapowiada emocje przyszłych poważnych zadań.



Stoją na stanowisku uśpione maszyny. Jeszcze nieożywione. Jeszcze nie iskrzą się w słońcu oszklenia. Kabiny osłonięte pokrowcami. Samoloty czekają — na ludzi.

Bo dzisiejsza szkoła lotnicza niczym już nie przypomina szkoły sprzed lat pięciu. Wyjdzie z niej wyszkolony pilot myśliwski, posiadający w swej książce lotów taką ilość godzin, która pozwala na uzyskanie trzeciej klasy pilota wojskowego. Tylko jeden sezon podchorążowie latają na „Biesach". Druga zima przygotuje ich do startu na samolotach odrzutowych.

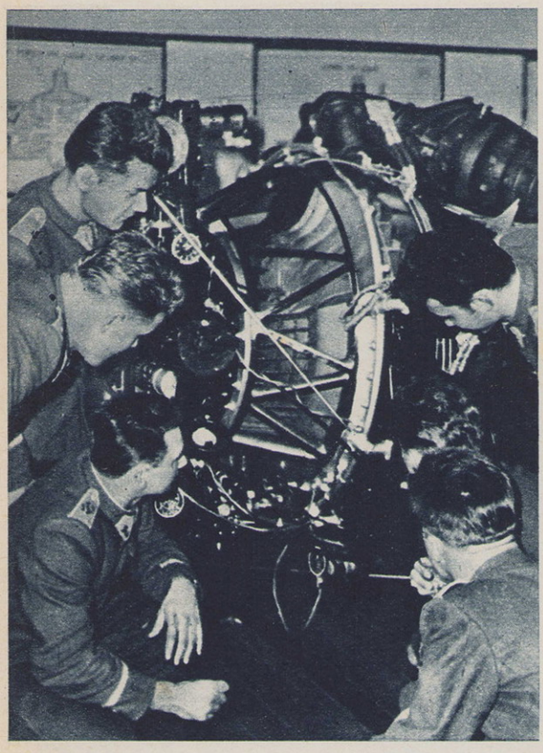
Drugi i trzeci rok podchorążowie szkolą się tak jak w pułku bojowym. Zimą poznają całą teorię. W laboratorium prowadzą samodzielne badania zjawisk aerodynamicznych, poznają teorię strzelania, bombardowania, szczególne wypadki w locie, sytuacje awaryjne, zasady lotów grupowych, lotów na pułap, zasady poszukiwania celów i atakowania ich.

To wszystko dzieje się w sferze teorii, na schematach, opisach, modelach. Aż przyjdzie lato i znów wyjazd na polowe lotnisko. Czekają „Limy". Więc loty po kręgu, do strefy na wyższy pilotaż, loty parą, kluczem, eskadrą, loty na pułap, strzelanie do celów naziemnych i strzelanie do celów powietrznych...

Aż przychodzi wreszcie dzień, gdy do szkoły zlatują się jeden po drugim doświadczeni piloci bojowi z pułków myśliwskich. Oni właśnie wraz z kadrą szkoły przyjmą praktyczny egzamin przed promocją.

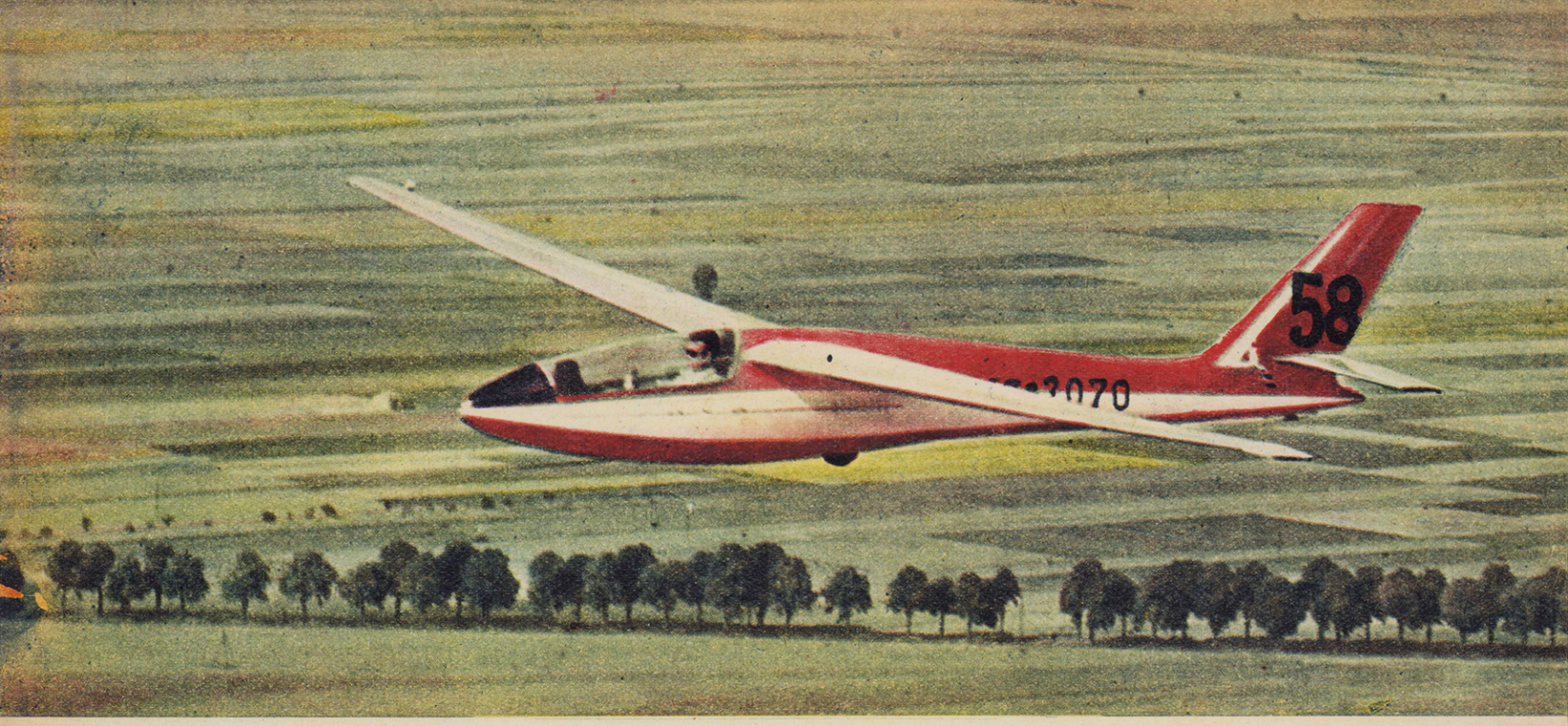
Pracowicie spędzają czas podchorążowie. To prawda, że na głupstwa brak czasu. Ale nieprawda, że czasu wolnego nie ma wcale, że nie można zabawić się, pośmiać, odwiedzić klubu, poczytać książki. Jest na to czas, bo szkoła posiada już wieloletnie doświadczenie i wie na czym polega higiena pracy. Tym bardziej, że praca podchorążego jest wyczerpująca. Regeneracja sił jest więc nie mniej ważna jak nauka latania i działań bojowych. Więc w szkole życie, choć trudne, jest jednak przyjemne i nadzwyczaj ciekawe.

BOGDAN KAZNOWSKI



Przekroje zdradzają wszystkie tajemnice pracy silników i ich konstrukcji.

Wszystko gotowe? Czas zapiąć laryngofon. Samolot czeka.



„Foka" na dolocie. Foto: B. Koszewski (2)

SZYBOWNICTWO

Artykuł dyskusyjny

JERZY POMIANOWSKI

SZYBOWNICTWO jest dziś głównym nurtem naszego lotnictwa sportowego i jego ambasadorem za granicą. Pozycja światowego przodownika, którą umocniły wyniki ostatnich mistrzostw świata w Kolonii, wymaga od nas inicjatywy zarówno w zakresie metod i organizacji szkolenia czy wyczynu jak też konstruowania oraz produkcji nowego sprzętu. W tej sytuacji celowe wydaje mi się rozwinięcie dyskusji, nie tyle podsumowującej dotychczasowe osiągnięcia ile wybiegającej z nowymi propozycjami dotyczącymi szkolenia, sportu czy sprzętu szybowcowego. Powinniśmy robić to tym śmielej, że z uwagi na koniunkturę światową polskiego szybownictwa jesteśmy w stanie narzucić (...lub sprzedać) wielu krajom nasze nowości czy wyniki eksperymentów.

Przyznać muszę, że Dział Szybowcowy ZG Aeroklubu PRL — moim zdaniem jedna z najmłodszych i najlepszych komórek tej instytucji — w dużej mierze zdaje sobie sprawę z aktualnej sytuacji i potrzeby postępu. Dowodem tego — szereg zmian choćby w programie szkolenia, które nastąpiły w czasie opracowywania niniejszych uwag i zmusiły piszącego do wprowadzenia poprawek w ostatniej chwili. Ale przejdźmy do tematu.

SZKOLENIE

Łatwizną wydać się dziś może pisanie o zaletach szkolenia szybowcowego metodą dwumiejscową. A przecież jeszcze stosunkowo nie tak dawno „Skrzydlata" była świadkiem zapamiętałego dyskursu: „czar Bezmiechowej" czy „zabijanie indywidualności pilota". Charakterystyczny jest fakt, że instruktorzy dość szybko przekonali się do dwusteru. Można by potraktować to jako najlepsze świadectwo tego sposobu szkolenia i zmienić temat, ale pewne sprawy wymagają jeszcze omówienia.

Wraz z „Abecakami" prawie zupełnie zarzucono chwiejnice, których brak znacznie się dziś odczuwa i szkoda, że projektowanie i budowa chwiejnic wysięgnikowych (ważnych także ze względów propagandowych) trwa tak długo. Dalej. Szkolenie dwumiejscowe ujemnie wpłynęło na liczbę szkolonych, a także prawie zupełnie wykluczyło wstępną selekcję — rzekłbym „uczuciową" — uczniów, którą tak świetnie choć boleśnie czyniła ciężka praca na szybowisku. To jest między innymi powodem, że wielu młodych ludzi spędziwszy piękne wakacje na koszt APRL nie trafia do aeroklubów. Piszę to bynajmniej nie w celu obalenia metody dwusteru, pod którą podpisuję się obydwoma rękami, ale chcę zwrócić uwagę na niewykorzystanie jednego z największych atutów tego sposobu szkolenia, a mianowicie **możliwości nauki pilotażu kandydatów dochodzących na lotnisko aeroklubu.** Choć na przeszkodzie stoi wygodnictwo panujące w wielu klubach, problem ten ze względów dydaktycznych (związek z aeroklubem, naturalna selekcja leniuchów) i ekonomicznych (oszczędność!) winien znaleźć rozwiązanie. Oczywiście myślę o dobrze zorganizowanym szkoleniu — w przeciwnym razie konieczność powtarzania ćwiczeń na skutek przerw w lotach da przeciwny rezultat.

Jeszcze dwie sprawy integralnie wiążą się ze szkoleniem. Jest to poziom kadry instruktorskiej oraz program i metodyka nauki pilotażu szybowcowego. Tu, choć za mało jeszcze powszechny, widoczny jest zdecydowany postęp. Wyraża się on, między innymi, w umożliwieniu od ubiegłego roku podnoszenia kwalifikacji instruktorów w czasie dwutygodniowego pobytu w CS Leszno. Jednakże sprawa dokształcania instruktorów szybowcowych jest nadal paląca. Przecież ponad połowa z nich nie ma jeszcze średniego wykształcenia, a uprawnienia klasy pierwszej posiadają tylko nieliczni. Dużą winę za panujące tu niedostatki ponoszą zarządy aeroklubów, które z reguły nie rozumieją konieczności nauki ogólnej i podnoszenia kwalifikacji zawodowych naszych instruktorów.

W tym miejscu pochwalić należy inicjatywę wydawniczą Centrum Szybowcowego w Lesznie — zorganizowanie przez ZG APRL konkursu na metodykę szkolenia szybowcowego na dwusterze oraz zmiany w programie wprowadzające naukę lotów wleczonych za samolotem już na szkoleniu podstawowym w zakresie kategorii „C" (pokonanie głównej przeszkody dla młodych pilotów: przejścia wyciągarki-hol). Oczywiście przedsięwzięć tego typu będzie zawsze za mało i dlatego widzę tu wielkie pole do działania dla CS Leszno. Moim zdaniem **należało by**

Przed pojawieniem się pierwszego cumulusa musimy być na starcie. Foto: J. Pomianowski (2)

wprowadzić jako zasadę, że instruktorów centrum (albo może wszystkich pierwszej klasy) **nie obowiązuje program, ale pozostawia się im całkowitą swobodę, gwoli eksperymentowania, w doborze zadań i ćwiczeń.** Myślę, że do ludzi na takim poziomie można mieć zaufanie i oficjalnie pozwolić im na pracę twórczą.

Największym mankamentem obecnego systemu nauki pilotażu jest niedocenianie (widać to m. in. po realizacji prac warsztatowych) przez większość instruktorów konieczności łączenia szkolenia lotniczego z wychowaniem młodzieży. I to wychowaniem o zdecydowanym, ideowo-politycznym, patriotycznym i etycznym charakterze. Problem ten jest równie ważny w szkołach jak i aeroklubach, bo jakże często zdarza się, że „najlepszym" pilotem jest wagarowicz czy bumelant. Sprawa budzi szczególny niepokój, ponieważ treść jej nie może być objęta żadnymi planami — a pracę instruktora ocenia się tylko według liczby szkolonych.

Zresztą z oceną pracy instruktora szybowcowego w ogóle bywa różnie. Nie mówiąc o tym, że nie jest on finansowo zależny od wyników swojej pracy, to jeszcze często o dobrej opinii decyduje humor zwierzchników. Dobrym początkiem ma być wprowadzony w tym roku zróżnicowany system wynagradzania instruktorów społecznych. Wielkość ryczałtu będzie warunkowana liczbą i jakością wyszkolonych pilotów (także systemem dochodzącym).

Organizacja szkolenia co roku wnosi nowe elementy. Ubiegły rok przyniósł obozy Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, a nieco wcześniej, bo gdzieś od 1957 roku, rozpoczęto naukę latania na obozach aeroklubowych. W świetle dotychczasowych doświadczeń obie te formy należy ocenić pozytywnie. I stale rozwijać. Natomiast, szczególnie uwzględniając przyjmowanie do lotnictwa młodzieży szkolnej i ograniczenie okresu szkolenia skoszarowanego do wakacji, należy przemyśleć jak w pełni wykorzystać, w pozostałych dziesięciu miesiącach, istniejące podstawowe szkoły szybowcowe.

Spójrzmy jeszcze na zamieszczone niżej zestawienie wyników szybowcowych z lat 1956—60. Widzimy wyraźny spadek naszych osiągnięć w ubiegłym roku. Winę ponosi tu w pewnej mierze niesprzyjająca pogoda, ale także niewdrożenie się aeroklubów do nowych zasad działalności. Prowadzona obecnie poważna praca organizacyjna (m. in. wprowadzenie minimalnego nalotu 20 godzin rocznie na pilota) powinna zmienić sytuację. Ale z ostateczną oceną musimy poczekać do pierwszych wyników na wiosnę.

SPORT

Śmiem twierdzić, że w sporcie szybowcowym obserwujemy zjawisko recesji. Dowodów na to jest wiele i chciałbym się przy tym nieco zatrzymać. Przede wszystkim odpowiedzieć należy na pytanie: czy w naszym systemie szkolenia młodzieży z zasadniczym przeznaczeniem do lotnictwa zawodowego jest miejsce, czas i środki na sport? Uważam, że jak najbardziej tak. I to z szeregu przyczyn. Liczba, a tym samym i jakość kandydatów na szkolenie lotnicze, zależy głównie od jego popularności. A właśnie **najlepszym sposobem dostania się przez prasę, radio czy telewizję do świadomości oraz serc społeczeństwa i młodzieży są zawody i wyniki sportowe.** Każda walka pociąga młodzież, nawet jeżeli ta zajmuje w niej tylko rolę kibica. Na wszystkich pokazach strącanie baloników bije popularnością najlepszą akrobację.

Z drugiej strony możność porównania swych umiejętności z psychicznego punktu widzenia wyzwala w człowieku ukryte możliwości i skłania do zwiększenia wysiłku przy nauce. Że w lotnictwie jest to także ważne, najlepszym i pięknym tego przykładem jest wprowadzenie przez DWLot wojskowych mistrzostw pilotów bombowych i myśliwskich. Zgadzam się, że możliwości finansowe naszej organizacji lotniczej są ograniczone. Ale przecież można organizować imprezy o wiele taniej, wykorzystując posiadane pomieszczenia i środki, a także dochody własne aeroklubów. Można też wykorzystać na te cele część funduszów propagandy, a skutki z pewnością będą lepsze.

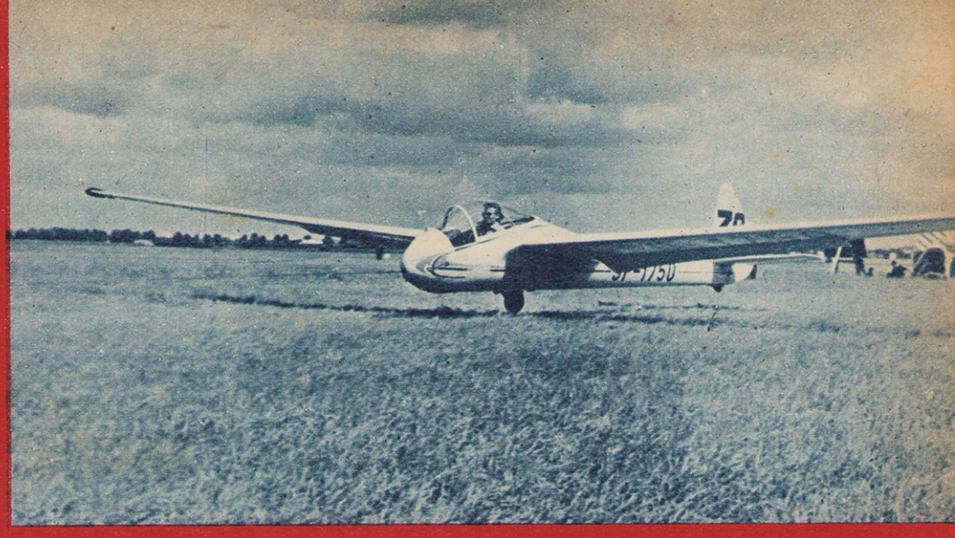
Fakt, że centralnie organizowana jest tylko jedna impreza — Szybowcowe Mistrzostwa Polski — to jeszcze pół biedy. Gorzej, że w większości aeroklubów nie docenia się roli sportu. Brak jest regionalnych zawodów o mistrzostwo — na przykład — Wrocławia. Piloci, którzy startują w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski", z reguły natrafiają w swoich aeroklubach na trudności w rozłożeniu trójkąta czy w ogóle wczesnego startu po wyczyn. A już idea spotkania międzyklubowego przy dzisiejszych przyzwyczajeniach wygląda na niedorzeczność. Nawet mające też charakter szkoleniowo-sportowy zdecentralizowane wymiany z aeroklubami za granicą znajdują mało przyjaciół w zarządach naszych jednostek.

Apelowanie w tych sprawach do świadomości władz aeroklubów wydaje mi się mało skuteczne, ponieważ często nie wykonują one szeregu innych zadań mających priorytet w działalności klubu. Natomiast celowe byłoby wprowadzenie przez ZG APRL systemu zadań oraz punktowania i premiowania aeroklubów (i instruktorów) właśnie za działalność sportową. Przykładem może być prowadzona przed laty organizacja „przelotów premiowanych". A nie byłby ciekawy konkurs „otwarcia" — który pilot i aeroklub wykonają pierwsze wyczyny w nadchodzącym sezonie?

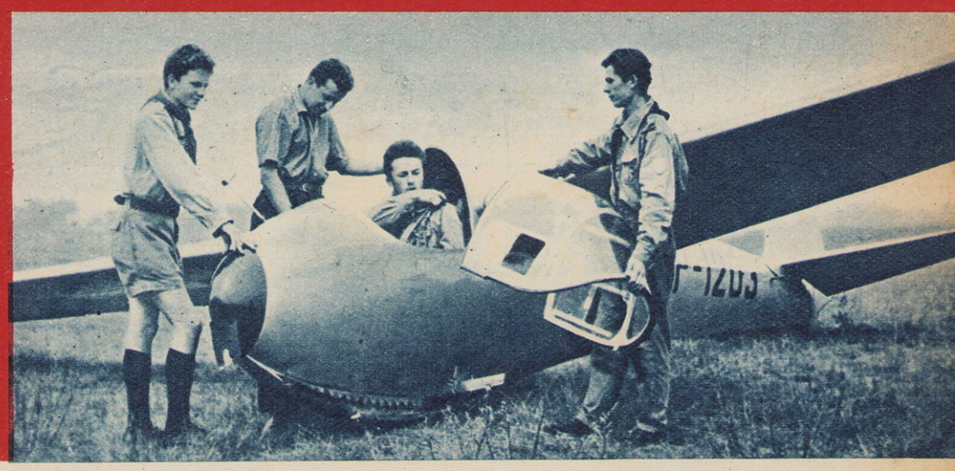
Jednych zawodów, które zagubiliśmy przed kilku laty, jest mi szczególnie żal. To **szybowcowe mistrzostwa Polski juniorów, które pozwalały na porównanie sił naszej młodzieży. Uważam za konieczne restytuowanie tej imprezy.** Oczywiście sposób kwalifikowania zawodników i regulamin należy unowocześnić oraz przystosować do aktualnych możliwości. Do Was — koledzy kierownicy jeżowskiej szkoły — zwracam się w tym miejscu. Niedawno dyskutowaliśmy o wykorzystaniu Waszego ośrodka i niskiej frekwencji pilotów. Czy nie podjęlibyście się (nie obciążając finansowo centrali) w dogodnym terminie organizacji zawodów dla pilotów nie startujących w SMP? Miejsc w internacie i szybowców (może nie być monotyp) macie dosyć. Nagrody mogą być symboliczne, a koszty przejazdów pokryją aerokluby regionalne. Wydatki na wyżywienie także, wobec małej zwykle frekwencji, nie spowodują przekroczenia limitu szkoły. Zresztą nie mówmy o szczegółach, które i tak należałoby rozpracować dokładnie. Ale co myślicie o samej idei?

Działalność sportowa nie może, moim zdaniem, ujemnie wpłynąć na zadania szkoleniowe. Wręcz przeciwnie. Powiedzcie sami — któ-

DOKOŃCZENIE NA STR. 6



U góry: Adam Witek startuje do pierwszej konkurencji VI SMP. Niżej: Na obozie w Lubieniu harcerzom przypięła skrzydła „Mucha-ter".



ZESTAWIENIE WYNIKÓW SZYBOWCOWYCH Z LAT 1956—60

Rodzaj działalności	1956	1957	1958	1959	1960	% do 1959
Szkolenie do klasy III (procenty)	100	145	264	222	210	94
Szkolenie do klasy II (procenty)	100	93,5	113	148	73	50,2
Szkolenie do klasy I (procenty)	–	100	384	342	271	79,2
Liczba wylatanych godzin	30 000	32 000	41 000	58 000	43 660	75,2
Przeloty w kilometrach	151 700	189 000	212 000	501 082	226 590	45,2
W tym przeloty o trasach zamkniętych	37 215	39 415	42 701	200 011	110 833	55
Zdobyto – Srebrnych Odznak Szybowcowych	134	142	196	250	142	52,8
Zdobyto — Złotych Odznak Szybowcowych	22	42	23	66	44	66,6
Zdobyto – Diamentowych Odznak Szybowcowych	2	8	1	14	8	57
Diamenty – za przelot 300 km	44	31	55	103	39	37,8
Diamenty za przelot 500 km	3	19	3	19	4	21
Diamenty za przewyższenie 5 000 m	1	19	9	36	22	61,1
Liczba ustanowionych krajowych	9	5	12	18	7	39
rekordów: międzynarodowych	4	1	6	8	3	37,5

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

ry z uczestników pierwszego stopnia Lotniczego Przysposobienia Wojskowego nie marzyłby o wzięciu udziału w mistrzostwach LPW, choćby konkurencje składały się z prostych prób pilotażowych czy lotów warunkowych do srebrnej odznaki, a główną nagrodą był lot na samolocie odrzutowym?

Propozycje można ciągnąć w nieskończoność. Na pewno łatwiejsze jest to niż organizowanie. Uważam jednak, że ogromna rola społeczna sportu nie jest w lotnictwie doceniana. A przywileje i opieka państwa nad kulturą fizyczną, turystyką i naszymi sportowcami (nie, nie myślę o „kadrowym" czy dożywianiu) mówią same za siebie. Czemu więc od wielu lat z uporem staramy się, by w tak popularnym wśród młodzieży „Przeglądzie Sportowym" pisano o nas jak najmniej? Czy nie smutne były dla ludzi lotnictwa wyniki ostatniego konkursu na „dziesięciu najlepszych sportowców 1960 r."? Zresztą konia z rzędem temu, który pokaże inną niż szybownictwo dziedzinę sportu, w której z kilku tysięcy uprawiających go ludzi bierze udział w bezpośrednich zawodach tylko kilkudziesięciu i to na ogół tych samych.

Wiele o tym można by pisać, ale wracajmy do konkretów. Cieszyć się trzeba, że Całoroczne Zawody Szybowcowe „SP" o memoriał mobilizują tylu pilotów. Warto chyba byłoby tu wprowadzić punktację drużynową aeroklubów oraz wzmocnić kontrolę wyczynów, celem uniknięcia niedomówień na temat rzetelności uzyskanych wyników.

Niewątpliwym powodem do zadowolenia jest utworzenie Szybowcowego Ośrodka Lotów Falowych oraz planowane przez Zarząd Główny APRL obozy rekordowe. Rekord szybowcowy na dzisiejszym poziomie nie może bowiem zostać pobity w warunkach improwizacji, a musi być odpowiednio zabezpieczony technicznie i zorganizowany. Dobrze też, że kontakty zagraniczne mają w tym roku ulec znacznemu rozszerzeniu. Tym bardziej, że prawdopodobnie będziemy gościć radzieckich przyjaciół, którzy uzyskali w ubiegłym roku szereg rewelacyjnych rekordów; naszym zaś pilotom rozszerzą się horyzonty do tysiąckilometrowych przelotów.

Na koniec pozostała sprawa, która od dłuższego czasu nie daje mi spokoju. Chodzi tu o szybowcowe mistrzostwa Polski, a właściwie ich regulamin, który powinien jednoznacznie określać charakter zawodów — uzyskiwanie maksymalnych prędkości. W tym kierunku idzie znaczne zróżnicowanie punktacji za uzyskaną prędkość. Z drugiej strony niemożność ponownego startu z terenu i ogromna, praktycznie nie do odrobienia strata po przygodnym lądowaniu, połączona z brakiem dopingu do zajęcia pierwszego miejsca, wyklucza element sportowego ryzyka i bardzo hamująco wpływa na rezultaty.

Choć więc zapadła już decyzja Komisji Szybowcowej APRL, że na VII SMP będzie obowiązywał regulamin ubiegłoroczny, proszę przewodniczącego komisji mgr inż. Juliana Bojanowskiego o przyjęcie interpelacji prasowej. Konkretnie **proponuję wprowadzenie bonifikaty za zwycięstwo w konkurencji** (I miejsce — 10% uzyskanych maksimum punktów, II — 5%, a III — 3%) **oraz skreślenie najsłabszej konkurencji** (przy minimum pięciu rozegranych). A oto argumenty.

Każdy sport (wynika to z jego idei) dąży do maksymalnego wyniku zmuszając zawodnika do największego wysiłku, a nawet ryzyka. W każdej dyscyplinie sportu najwyżej punktuje się rezultat maksymalny, a nie średni. Tymczasem aktualny regulamin SMP najwyżej ceni wynik optymalny. Lepszy według niego jest pilot, który lata wolniej i nie „spada", niż zwycięzca kilku konkurencji, któremu choćby raz nie powiedzie się w dążeniu do zwycięstwa (najlepszy dowód — nasi w Kolonii).

W spadochroniarstwie, gdzie nie zdarzyło się jeszcze, by skoczek nie spadł na ziemię, na mistrzostwach świata punktuje się dwa lepsze z trzech wykonanych skoków. W żeglarstwie regatowym na Olimpiadzie także odrzuca się najsłabszy wynik. W Wyścigu Pokoju za zwycięstwo nawet o gumę bonifikata wynosi aż jedną minutę. W koszykówce ostatnimi laty systematycznymi zmianami przepisów (np. cała akcja 30 sekund) zmuszono zawodników do eksponowanej gry. W skokach czy rzutach wręcz liczy się tylko wynik maksymalny.

Wydaje się, że rozwój szybownictwa wyszedł z okresu, kiedy najpoważniejsze było utrzymanie się w powietrzu i idzie w kierunku latania prędko i co za tym idzie daleko (co — oczywiste — nie jest możliwe bez utrzymania się w powietrzu). Dlatego uzasadnione chyba będzie zwrócenie uwagi w tym kierunku. Uczyniono już coś podobnego przed kilku laty w Lisich Kątach, ale względy raczej osobiste zdecydowały o zarzuceniu tej słusznej (znów przykład Kolonii) idei. Tak się niestety składa, że działaczami lotniczymi są jeszcze często czynni pilocizawodnicy, którzy zawsze mimo woli będą rozpatrywali zatwierdzany przez siebie regulamin pod kątem osobistej przydatności. Stąd trudność we wszelkiego rodzaju innowacjach przede wszystkim ze strony części tych, którzy do tej pory uzyskiwali najlepsze rezultaty.

Wydaje się jednak, iż kierowani najwyższym dobrem naszego sportu szybowcowego zgodzą się wszyscy, że wprowadzenie do regulaminu proponowanych zmian poprawi średnie wyniki uzyskiwane na zawodach, uczyni je bliskimi maksymalnych czyli rekordowych, zmusi ogół pilotów do latania szybciej i dalej, do walki o zwycięstwo — w sumie będzie krokiem naprzód. Warto, byśmy uczynili go pierwsi i ewentualnie zaproponowali na mistrzostwach świata. A jeżeli te będą rozgrywane jak dotychczas, to też nic nie szkodzi, bo świetne zwycięstwa Adama Witka na zawodach (o dziwnym regulaminie) w Austrii w 1958 roku są dowodem, że wszystko zależy od formy pilota.

Boję się tylko, że kiedy głos zabiorą pilocizawodnicy, dyskusja nabierze cech subiektywnych („spadam", czy nie). Wiadomo też z góry, że proponowane zmiany będą odpowiadały młodym pilotom, którzy nie boją się ryzyka nawet w najostrzejszej walce, a także chyba i tym, którzy mają smutne doświadczenia z Kolonii, gdzie na pewno byli najlepsi, choć na najwyższym podium stanął ktoś inny. A moją myślą przewodnią nie było to, żeby wygrał ten czy inny, ale by POPRAWIĆ WYNIKI UZYSKIWANE NA MISTRZOSTWACH. I pod tym kątem proszę rozpatrywać przedłożoną propozycję.

Jeszcze jedna uwaga. Bardzo podoba mi się projekt inż. Borysa Puzeja rozgrywania wyścigu szybowcowego z równego startu (tj. jednoczesne meldowanie odejścia na taśmie). Warto by CS Leszno poczyniło tego rodzaju próby.

SPRZĘT

O życzeniach w tej dziedzinie naszego szybownictwa trudno jest pisać, bo za każdym z nich kryją się poważne nakłady finansowe. Zrozumiałe są tu kłopoty władz lotnictwa sportowego. Dla całości obrazu trzeba jednak przypomnieć i zasadnicze problemy sprzętowe. „Czapla", skądinąd dobry szybowiec, ma stanowczo za małą doskonałość. Mała wysokość (szczególnie przy słabych wiatrach) uzyskana za wyciągarką i krótki lot nie pozwalają na dłuższą jednorazową naukę pilotażu i oswojenia ucznia z wrażeniami lotu. Nabiera to szczególnej wymowy w pierwszych lotach samodzielnych, kiedy każdy metr stanowi dodatkową barierę bezpieczeństwa. Na te sprawy warto zwrócić uwagę przy projektowaniu nowego dwumiejscowego szybowca szkolnego.

Za mało jest szybowców treningowo-wyczynowych w klasie „Lisa" czy „Sroki". Oczywiście przy innym szybowcu szkolnym można śmiało laszować od razu na „Muchę", ale obecnie dla naszej młodzieży lotniczej pilną potrzebą są właśnie „Lisy". Cieszą nas stałe dostawy „Muchy-Standard", które prawie wystarczająco zaspokajają wymogi w zakresie szkolenia II klasy i podstawowego wyczynu. Poważnie natomiast dają się odczuć braki szybowców wysokowyczynowych, do których w świetle dzisiejszej techniki światowej można zaliczyć tylko „Zefira" i „Fokę". Stwierdzenia te są tak oczywiste, że szkoda na nie więcej miejsca. Trzeba jeszcze tylko wspomnieć, że podobnie jak każda powstająca konstrukcja, zawsze powodem do radości jest dla szybowników zastosowanie nowych metod w technologii czy nowych materiałów (METAL!) przy budowie szybowców.

Mankamentem wyposażenia technicznego jest nieproporcjonalnie mała liczba wyciągarek i ściągarek, zła jakość lin wyciągarkowych i ściągarek oraz mała sprawność samolotów do holu. A te właśnie elementy pozwoliłyby na znaczną obniżkę kosztów i usprawnienie szkolenia szybowcowego. Szkoda też, że radiostacje „Świerszczyk" tylko połowicznie spełniają swoją rolę.

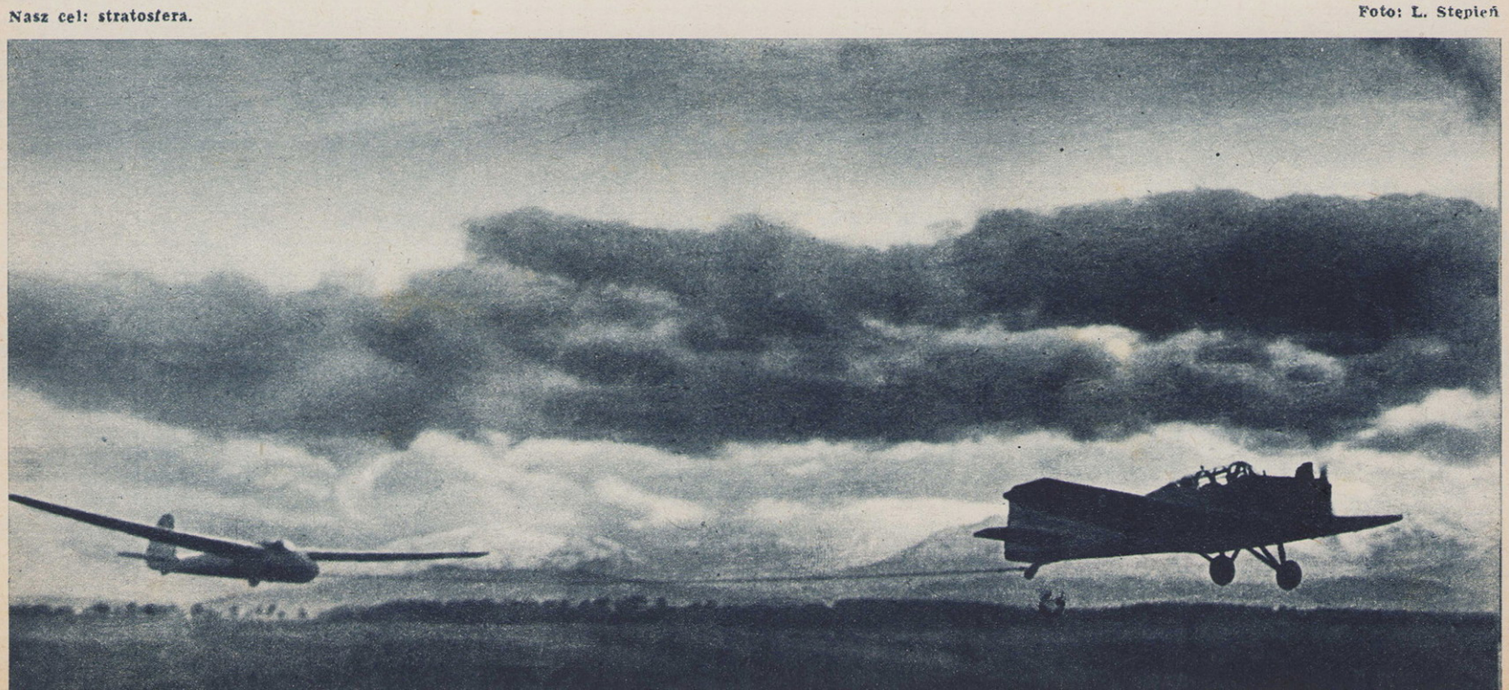
☆

Jedno wydaje mi się pewne przy ocenie całokształtu spraw naszego szybownictwa. Ważne i istotne są potrzeby sprzętowe. Celowe wydają się różne posunięcia władz lotnictwa sportowego. Ale **NAJWAŻNIEJSZĄ JEST PRACA OD PODSTAW AEROKLUBÓW I SZKÓŁ SZYBOWCOWYCH.** Wykorzystanie istniejących już możliwości wystarczy do tego, by rocznie było w Polsce nalatane na szybowcach sto tysięcy godzin! I dlatego przede wszystkim w tym kierunku, jak poprawić osiągnięcia naszych aeroklubów i szkół szybowcowych, proponuję rozwinięcie dyskusji. A wydaje się ona bardzo celowa. Nie dlatego, że jest źle, bo jak napisałem we wstępie szybownictwo jest na pewno najlepszą dziedziną lotnictwa. Ale zwykle przyczyną porażki jest samouspokojenie na skutek osiągniętych sukcesów. Chciałbym uniknąć wielkich słów w stwierdzeniu, że satysfakcją za nasze starania będzie wykonanie zadań państwowych i utrzymanie przez polskie szybownictwo czołowej roli na świecie.

JERZY POMIANOWSKI

Nasz cel: stratosfera.

Foto: L. Stępień



W dniach 12—14 lutego br., w atmosferze wielkiej ofensywy zapoczątkowanej przez IV Plenum, obradował IV Kongres Techników Polskich w piastowskim Wrocławiu. Chyba do żadnego z poprzednich kongresów nasza partia, rząd i społeczeństwo nie przywiązywały tak wielkiej wagi. Było to momentem najbardziej rzucającym się w oczy w czasie trwania obecnego kongresu.

Na wielki sejm polskiego świata naukowo-technicznego przybyło do Wrocławia około 2,5 tysiąca delegatów z całego kraju — wybitnych naukowców, konstruktorów, projektantów, racjonalizatorów, wynalazców i robotników, którzy pod hasłem: „Plan 1961—65 planem modernizacji i rekonstrukcji technicznej" obradowali nad nowymi problemami stojącymi przed techniką polską.

Szczególnie uroczysty charakter miało otwarcie IV Kongresu Techników Polskich, w prezydium którego zasiedli: Władysław Gomułka, Aleksander Zawadzki, Stefan Jedrychowski, Ignacy Loga-Sowiński, Stanisław Kulczyński, Eugeniusz Szyr, członkowie rządu. Otwarcia dokonał wiceprezes Polskiej Akademii Nauk prof. dr inż. Janusz Groszkowski. W imieniu gospodarzy miasta uczestników kongresu powitał przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Wrocławia — prof. Bolesław Iwaszkiewicz. Niezwykle serdecznie przyjęli delegaci przemówienie Władysława Gomułki, który mówił o wielkich możliwościach rozwoju w naszym kraju techniki, uzależniając jednak ten problem od wzbogacenia wiedzy kadry inżynieryjno-technicznej, od jej inwencji i uporu w pokonywaniu przeszkód.

„Państwo nasze — powiedział W. Gomułka — łoży ogromne środki na postęp techniczny, na rozwój nauki i techniki, na budowę nowoczesnych obiektów przemysłowych, na energetyczne uzbrojenie gospodarki narodowej, na mechanizację, automatyzację i elektryfikację przemysłu, transportu i rolnictwa, na rozbudowę i modernizację istniejących zakładów, na prace badawcze, projektowe i konstrukcyjne, na kształcenie kadr technicznych i naukowych. Nie wystarczą jednak same środki materialne asygnowane przez państwo. Oprócz środków materialnych decydującym czynnikiem postępu technicznego jest człowiek, twórca nowej techniki, jego postawa, jego aktywność, jego ambicje twórcze, klimat w jakim on pracuje i jaki go otacza".

Z kolei z zadaniami rozwoju techniki w obecnym planie 5-letnim obszernie zapoznał uczestników kongresu Stefan Jędrychowski. Stwierdził on między innymi:

„Postawiliśmy sobie w obecnym 5-leciu zadania nie tylko ilościowe, ale równocześnie pod względem jakościowym nieporównanie wyższe i ambitniejsze niż w jakimkolwiek poprzednim okresie".

Prezes NOT-u mgr inż. B. Rumiński wszechstronnie omówił dotychczasowe osiągnięcia i jednocześnie wskazał nowe, poważne zadania stojące przed kadrą inżynieryjno-techniczną.

LOTNICTWO NA KONGRESIE

W drugim dniu obrad uczestnicy kongresu obradowali w 14 sekcjach obejmujących swą tematyką całość zagadnień technicznych naszego kraju. Obyło się tu bez tradycyjnej „drętwej mowy". Naukowcy, inżynierowie, technicy, racjonalizatorzy, wynalazcy na podstawie konkretnych faktów i cyfr postulowali, wysuwali wnioski i dezyderaty zmierzające do modernizacji i rekonstrukcji technicznej.

O poważnym, gospodarskim stosunku naszej kadry naukowej i inżynieryjno-technicznej do obrad kongresu niech świadczy sam fakt zgłoszenia przez delegatów po-

nad 2 tysięcy wniosków, które swym zasięgiem obejmują całą skomplikowaną problematykę techniki nowej pięciolatki.

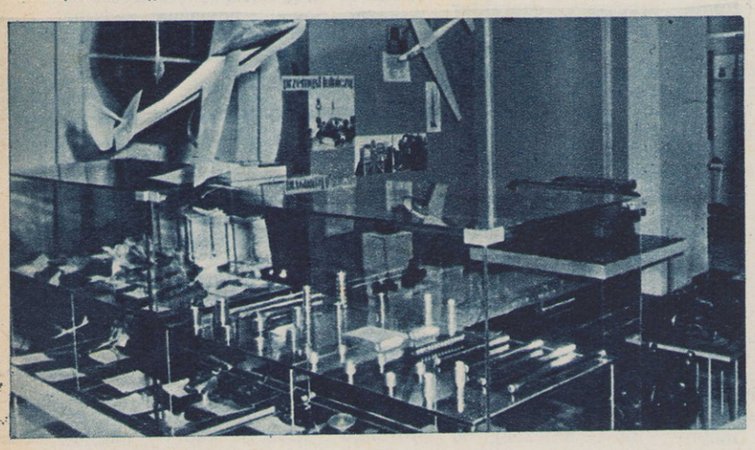
Wśród całego szeregu omawianych spraw we właściwych proporcjach znalazło miejsce, po raz pierwszy na obecnym kongresie i lotnictwo. Szczególnie dobitnie wyodrębniły się problemy lotnicze spośród wielu innych zagadnień w sekcji VI (transport). Referował je tu przedstawiciel Wojsk Lotniczych **ppłk mgr inż. Zdzisław Hyla.** Jako jedno z najpilniejszych zadań stojących obecnie przed lotnictwem polskim postulował on stworzenie organu koordynującego prace przemysłu lotniczego i wszystkich rodzajów lotnictwa, które obecnie podlegają aż kilku ministerstwom.

Niezwykle ważną sprawą staje się także konieczność opracowania wytycznych rozwoju polskiego lotnictwa na daleką przyszłość.

Wymagają również uregulowania sprawy lokalizacji oraz wzajemnych stosunków lotnisk i sąsiadujących z nimi osiedli, sprawy urbanistyki. Nieznajomość przepisów i praw

Niżej: Widok ogólny Hali Ludowej we Wrocławiu w czasie obrad kongresu. Z prawej: W kuluarach Hali Ludowej zorganizowano dla delegatów wystawę książki technicznej. Znalazło się na niej ponad 4 tysiące tytułów książek wystawionych przez 16 wydawnictw. Na zdjęciu delegaci lotniczy (od lewej): inż. Zbigniew Nadratowski i ppłk mgr inż. Zdzisław Hyla oraz red. Michał Goszczyński przy stoisku Wydawnictw Komunikacji i Łączności.

W dniu 12 lutego br. z okazji IV Kongresu Techników Polskich otwarto wystawę obrazującą osiągnięcia w zakresie postępu technicznego. Na zdjęciu u góry: Polski szybowiec „Pliszka". Niżej: Fragment ekspozycji przemysłu lotniczego.



Delegaci lotniczy na kongresie (w drugim rzędzie od lewej): mgr inż. Zdzisław Lasocki, ppłk mgr inż. Zdzisław Hyla i mjr mgr inż. Jerzy Horbaczewski. Zdjęcia: STEFAN KUBIAK

przylotniskowego ruchu powietrznego jest przyczyną nierzadkich zatargów i kolizji.

Oprócz innych wysuniętych przez ppłk Z. Hylę ważnych postulatów na wyróżnienie zasługuje sprawa modernizacji sprzętu lotniczego, posiadanego przez PLL „LOT", który jeśli ma odgrywać rolę w międzynarodowym ruchu komunikacyjnym — powinien być wyposażony w nowoczesne samoloty.

Powinny być wreszcie zakończone prace nad prawem lotniczym, które przeciągają się już chyba zbyt długo.

W sekcji X (przemysł maszynowy i elektrotechniczny) w imieniu grupy przedstawicieli delegatów lotniczych przemawiał **inż. Włodzimierz Wilanowski.** Najważniejszym wnioskiem wysuniętym przez niego pod adresem kongresu jest realizacja rozwoju i produkcji własnej konstrukcji samolotów lekkich i średnich oraz śmigłowców wyposażonych w silniki i osprzęt krajowy. Następny, wynikający z niego wniosek, to — wyodrębnienie przyzakładowych biur konstrukcyjnych i technologicznych oraz prototypowni.

Inż. Wilanowski w uzasadnieniu swych postulatów wskazał na korzyści płynące z rozwoju przemysłu lotniczego dla gospodarki narodowej. I tak na przykład cena 1 kG wyprodukowanego statku wynosi od 0,80 do 1 dolara, obrabiarki od 4 do 6 dolarów, natomiast cena 1 kG samolotu kształtuje się w granicach 36—44 dolary, zaś osprzętu — ponad 300 dolarów. Nabywców zagranicznych na polski sprzęt lotniczy jest dużo, warto więc, aby handel zagraniczny zajął się badaniem dalszych rynków zbytu.

Są to oczywiście tylko niektóre momenty wystąpień przedstawicieli naszego lotnictwa. Najważniejsze jest na pewno jednak to, że problemy lotnicze znalazły się na tak szerokim forum — na IV Kongresie Techników Polskich.

(rzem.)

Lotnictwo wojskowe ZA GRANICĄ

SIŁY POWIETRZNE JUGOSŁAWII

POWSTANIE jugosłowiańskich sił powietrznych po krachu królewskiej Jugosławii datuje się od 23 maja 1942 roku, kiedy to dwaj piloci chorwaccy wylądowali na terytorium zajętym przez partyzancką Armię Ludowo-Wyzwoleńczą. W tym okresie walk partyzanckich lotnictwo nie mogło jednak rozwinąć się. Tworzenie lotnictwa na większą skalę rozpoczęło się w r. 1944 na mocy porozumienia z lotnictwem brytyjskim w południowych Włoszech i na Bliskim Wschodzie oraz częściowo w Związku Radzieckim. 18 sierpnia 1944 r. pierwszy dywizjon jugosłowiański wchodzący w skład RAF-u wszedł do akcji na terytorium Jugosławii.

Znaczny rozwój lotnictwa jugosłowiańskiego nastąpił w wyniku pomocy Związku Radzieckiego. Rząd radziecki przekazał armii jugosłowiańskiej dwie dywizje lotnicze i jednostki pomocnicze. Wzięły one udział w walkach o oswobodzenie Jugosławii.

Dzięki radzieckiemu sprzętowi i instruktorom lotnictwo Jugosłowiańskich Wojsk Ludowo-Wyzwoleńczych stanowiło znaczną siłę na Bałkanach w końcowym okresie wojny.

Obecny stan sił powietrznych Jugosławii przedstawia się następująco:

Dowódcą sił powietrznych jest gen. Zdenko Ulepić. Stan osobowy wynosi około 30 000 ludzi, w tym 1 500 oficerów. Służba zasadnicza trwa dwa lata.

Siły powietrzne dzielą się na korpusy. Każdy korpus ma trzy dywizje składające się z trzech pułków. Ponadto w skład sił powietrznych wchodzą jednostki samodzielne i szkoły.

Na całość sił powietrznych składają się:

— 4 pułki lotnictwa przechwytującego;
— 12 pułków lotnictwa myśliwsko-szturmowego;
— 2 pułki lotnictwa rozpoznawczego;
— 1 pułk lotnictwa transportowego;
— 1 grupa wodnosamolotów;
— 1 grupa śmigłowców;
— 1 grupa doświadczalna;
— 5 pułków szkolnych.

Sprzęt lotniczy stanowi ponad 800 samolotów, w tym: sześćdziesiąt pięć F-84-G, trzydzieści F-86E lotnictwa przechwytującego; trzydzieści F-84G, sto F-47, sto S-49 lotnictwa myśliwsko-szturmowego; około pięćdziesięciu samolotów „Mosquito" i RT-33 lotnictwa rozpoznawczego; około czterdziestu samolotów transportowych różnych typów (Il-14, DC-3, Li-2, Ju-52); około pięćdziesięciu wodnosamolotów (Aero-2-H i „Sealand"); około dwudziestu śmigłowców (Hiller i S-51) oraz samoloty szkolne i łącznikowe różnych typów (T-33, F-47, S-49, Il-2, Jak-9, „213", Aero-2), często dawno przestarzałych.

Lotnictwo rozporządza 80 lotniskami, lecz tylko kilkanaście ma pasy startowe ponad 1800 m.

Wydatki na siły powietrzne wynoszą w ostatnich latach około 13—15% całości budżetu wojskowego. (Budżet wojskowy stanowi ok. 10% dochodu narodowego).

Przemysł lotniczy Jugosławii jest od zakończenia wojny intensywnie rozwijany. Zasadniczo nastawiony on był na produkcję śmigłowych samolotów szkolnych, łącznikowych i turystycznych. Ostatnio produkuje się samoloty odrzutowe.

Silniki do samolotów importuje się albo produkuje w kraju z licencji zagranicznych.

Lotnictwo Jugosławii stanowi nie małą siłę, jednak uzależnione jest od zagranicy.

Ostatnio prowadzi się intensywne prace nad modernizacją sił powietrznych i przemysłu lotniczego.

ZETER

Doświadczalny i szkolny samolot odrzutowy jugosłowiańskiej konstrukcji Ikarus S-451M „Zolja".

DZIŚ i JUTRO

BUŁGARSKIEGO SPORTU LOTNICZEGO

Zasłużona mistrzyni sportu Julia Angełowa.

POD koniec 1960 roku odbyła się w Sofii ogólnokrajowa konferencja poświęcona rozwojowi sportu lotniczego w Bułgarii. Przybyli na nią delegaci oraz zaproszeni goście z poszczególnych aeroklubów regionalnych. Było obecnych wielu członków komitetów organizacji DOSO. W naradzie uczestniczyli również najlepsi sportowcy spadochronowi, szybowcowi i samolotowi.

Zasadniczym punktem konferencji był referat naczelnika oddziału „Lotnicza gotowość" przy Komitecie Centralnym DOSO — Spasa Gonewa. Dotyczył on przede wszystkim sytuacji obecnej i perspektyw rozwojowych sportu lotniczego w Bułgarii. Ponadto — zawierał wyniki osiągnięte w ostatnich latach przez bułgarskich sportowców lotniczych. Mówca podkreślił, że aerokluby formowały się jako ośrodki działalności szkolno-metodycznej, sportowo-zawodniczej, organizacyjnej, jak również propagandowej oraz że wielu instruktorów aeroklubów regionalnych stało się dzisiaj przodownikami wyszkolenia bojowego i politycznego w szeregach bułgarskiego Wojska Ludowego.

Dużymi osiągnięciami mogą się poszczycić Bułgarzy w dziedzinie sportowo-zawodniczej. W tym przypadku na pierwszy plan wysuwają się skoczkowie spadochronowi, którzy do końca 1960 roku polepszyli aż 19 razy dotychczasowe wyniki figurujące w tablicy rekordów międzynarodowych. Na Spadochronowych Mistrzostwach Świata i na Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych zdobyli ogółem 53 medali, w tym 19 złotych, 19 srebrnych i 17 brązowych.

Spory dorobek sportowy uzyskali szybownicy, którzy w ostatnich dwóch latach przelecieli na posiadanym sprzęcie ponad 37 000 km.

Poważny sukces zapisali także na swoim koncie piloci samolotowi i modelarze. Piloci samolotowi, na przykład, od 27 do 30 września ub. r. rozegrali na lotnisku Musaczewo pod Sofią — II Ogólnokrajowe Zawody Samolotowe. Impreza ta zgromadziła na starcie pilotów z 9 aeroklubów regionalnych i trwała 4 dni.

Ogółem rozegrano 4 konkurencje. W konkurencji na dokładność lądowania pierwsze miejsce zajął G. Tichow z aeroklubu w Russe, uzyskując 248 pkt. W drugiej konkurencji, którą była akrobacja indywidualna, najlepszą lokatę zdobył A. Christow z Centralnego Aeroklubu DOSO — 297 pkt. W konkurencji nawigacyjnej czołową pozycję wywalczył sobie N. Nedelczew z aeroklubu w Warnie — 200 pkt. W przelocie po nakazanej trasie pierwsze miejsce uzyskał C. Kasabow z aeroklubu w Russe — 200 pkt.

Zawodnicy startowali na samolotach Łaz-7M.

Zwycięzcą w klasyfikacji końcowej i absolutnym samolotowym mistrzem Bułgarii został Iwan Stojanow z Centralnego Aeroklubu DOSO. Aczkolwiek nie wygrał on żadnej konkurencji, to jednak uzyskał łącznie 904 pkt na 950 pkt możliwych.

W klasyfikacji drużynowej pierwsze miejsce zdobyli piloci z aeroklubu w Russe.

Gdy mowa o zawodach, warto przy okazji podać, że w ubiegłym roku Aeroklub Bułgarii był organizatorem V Spadochronowych Mistrzostw Świata, które rozegrano na lotnisku Musaczewo. W miesiąc po tych mistrzostwach grupa czołowych spadochroniarzy bułgarskich ustanowiła kilka krajowych i międzynarodowych rekordów, tak męskich jak i kobiecych. I tak — w skoku nocnym z wysokości 1 000 m na celność lądowania Georgii Gałabow, Kirił Wodeniczarow i Angel Doiński pobili dotychczasowy rekord grupowy należący do skoczków radzieckich (9,12 m) wynikiem 4,2 m od środka koła. Inna grupa mężczyzn w skoku nocnym z wysokości 1 500 m osiągnęła wynik 1,8 m od środka krzyża.

Absolutny mistrz samolotowy Bułgarii Iwan Stojanow z Centralnego Aeroklubu DOSO.

Jeśli chodzi o kobiety, to Julia Angelowa, Ewgenia Uliwerowa i Maria Welczewa dokonały grupowego skoku nocnego z wysokości 1 000 m i lądowały w odległości 6,13 m od środka kręgu. Dotychczasowy rekord świata w tej konkurencji wynosił 8,12 m.

Tyle o ważniejszych osiągnięciach sportowych w 1960 roku.

Podczas drugiej części konferencji — w wyniku przeprowadzonej dyskusji — sportowcy i działacze lotniczy wysunęli szereg cennych wniosków zmierzających do polepszenia pracy w ośrodkach lotnictwa sportowego. W tym miejscu trzeba stwierdzić, że popularyzacja lotnictwa w Bułgarii zatacza z każdym rokiem coraz szersze kręgi. Jednocześnie w toku obrad zalecono stałe zwiększanie umasowienia tego sportu w ramach istniejących możliwości.

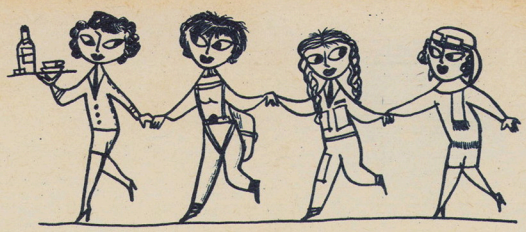
Na konferencji została wyłoniona Krajowa Rada Sportu Lotniczego przy Komitecie Centralnym DOSO. Na przewodniczącego nowopowołanej rady wybrano Zastępcę Ministra Obrony Narodowej Bułgarskiej Republiki Ludowej generała Awgusta Kubakczyjewa.

W 1961 roku przewiduje się zorganizowanie szeregu imprez sportowych o charakterze ogólnokrajowym, a w szczególności zawodów sportowych.

STANISŁAW CHODONOWSKI
Korespondencja własna z Sofii

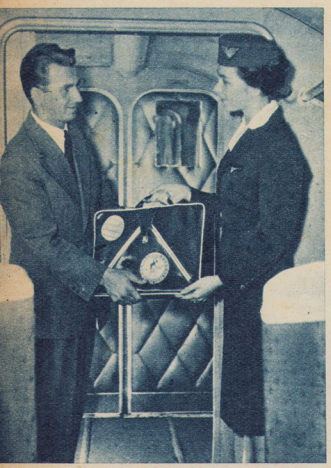
Mistrzyni sportu Maria Welczewa.

8 marca Międzynarodowy Dzień Kobiet



Rekordzistka szybowcowa Danuta Zachara z Krakowa.

Skrzydlate dziewczęta



Krystyna Szymańska „w akcji": do obowiązków stewardessy należy również pomoc podróżnym w rozlokowaniu ich podręcznego bagażu, garderoby itd. O sympatycznej pani Krystynie piszemy wewnątrz numeru.

W LOTOWSKICH MUNDURKACH

NIE przesadzę chyba, jeśli powiem, że dla każdego pasażera samolotu najbardziej trwałym wspomnieniem, niemalże symbolem podróży powietrznej, jest stewardessa — zgrabna i przystojna, zawsze uśmiechnięta i pomocna, troskliwa i... dzielna.

Tradycja tego tak typowo lotniczego zawodu sięga roku 1922, kiedy to towarzystwo lotnicze Daimler Airways Ltd., operujące na trasach łączących Londyn z głównymi miastami zachodniej Europy, przyjęło do pracy pierwszego w świecie stewarda lotniczego, którego nazwisko brzmiało — nomen omen — Steward Sanderson.

Natomiast pierwsze kobiety w tej „branży" zjawiają się dopiero w 8 lat później. Amerykańskie towarzystwo United Air Lines zatrudnia od 15 maja 1930 r. 8 młodych niewiast, powierzając im obsługę pasażerów na trasie San Francisco — Chicago. W Polsce przeszkolono w 1939 roku kilka stewardess, ale nie zdążyły one rozpocząć służby w samolotach.

Dziś linie lotnicze na całym świecie zatrudniają tysiące tych „gospodyń powietrznych", przy czym opracowano liczne precyzyjne, a skomplikowane kryteria, którym musi ona odpowiadać. Zdolność rozpoznawania na pierwszy rzut oka gatunku wina, umiejętność obsługi radiostacji nadawczej, czy to w bujającej się dinghy czy też w środku pustyni, znajomość trzech obcych języków — to przykłady może skrajne nieco, tym niemniej wchodzące w skład tematów egzaminacyjnych na kursach dla stewardess.

Dam jeszcze inny przykład — wykaz przedmiotów jakie wykładane są podczas szkolenia stewardess dla Polskich Linii Lotniczych „LOT": historia lotnictwa, historia PLL „LOT", organizacja PLL „LOT", instrukcja personelu latającego, geografia lotnicza, konstrukcja samolotu, klimatyzacja samolotu, prawo lotnicze, zagadnienia handlowo-przewozowe, obsługa pasażera w czasie lotu, obsługa pasażera w warunkach szczególnie trudnych, przygotowywanie posiłków, załatwianie formalności na lotniskach, nawigacja, zagadnienia ogólne, pierwsza pomoc, zachowanie się. Wprawdzie nie jest wymagany poziom uniwersytecki, tym niemniej jest to cała wiedza!

Jeśli do tego dodamy ostre wymagania dotyczące prezencji, kultury osobistej, odwagi i dobrego stanu zdrowia (stare wygi z uśmiechem satysfakcji aplikują delikwentkom podczas lotu kontrolnego porcję ewolucji, imitujących „lot w ciężkich warunkach atmosferycznych") — to dojdziemy do wniosku, że biblijne stwierdzenie „wiele jest powołanych, ale mało wybranych" ma tutaj jak najdokładniejsze zastosowanie.

Na urządzony przez PLL „LOT" i redakcję „Dookoła świata" konkurs zgłosiły się 143 kandydatki, z czego 50 dopuszczono do ostatniej próby, 20 uczęszczało na kurs, ale nie wszystkie spośród nich będziemy mieli możność zobaczyć na pokładach naszych samolotów. Taka ostra selekcja jest niezbędna; dla większości pasażerów właśnie stewardessa jest pierwszą Polką, z jaką styka się w podróży do naszego kraju, jest ona w pełni reprezentantką swej ojczyzny.

Trzeba przy tym powiedzieć, że warunki finansowe stewardess nie są bynajmniej tak różowe jak by się to mogło niektórym wydawać. Ich zasadnicza płaca wynosi 1 200 — 1 700 zł, do czego dochodzi stała premia. Podczas lotów zagranicznych stewardessa otrzymuje diety w obcej walucie.

Oczywiste, że kompensuje się to w znacznej mierze samą atrakcyjnością zawodu, podróżami za granicę, przyjemnością latania, poznawaniem różnych ludzi i środowisk, niekiedy obcowaniem ze znakomitościami świata artystycznego, politycznego, sportowego.

„...Stewardessa, pani Helena Lipiec może być wzorem uprzejmości i życzliwości". „Bardzo jestem zadowolony, że wybrałem „LOT": piękna jazda i miła obsługa"... „Flug gut. Vom Betreuung sehr zufrieden" *) — takie uwagi często spotykamy na kartach, przesyłanych przez polskich i zagranicznych pasażerów pod adresem dyrekcji „LOT". Nasze stewardessy starają się wykazać podróżnym tradycyjną polską gościnność.

„Nawet w czasie burzy — w samolocie musi świecić słońce" — tak brzmi dewiza „seniorki" (jeśli można użyć tego określenia w stosunku do tak młodej i uroczej osoby) polskich stewardess, Milady Stoczkowskiej. Pełni ona swą służbę od grudnia 1955 roku. Przeleciała w tym czasie przeszło 1 500 000 km, a więc odległość prawie 40 razy dłuższą od równika i spędziła w powietrzu przeszło 3 500 godzin. A oto, co mówi ona jeszcze na temat swej pracy: „Traktuję swoje zajęcie trochę jak przyjemność, trochę jak hobby. Nawet, gdybym była nie wiem jak zmęczona, tęsknię do następnego lotu!"

Wydaje się, że to zamiłowanie do lotów i pracy w powietrzu, pewnego rodzaju pasja lotnicza, właściwa jest większości naszych stewardess. Nic dziwnego, nie na darmo mamy opinię „lotniczego narodu"! Oto Krystyna Szymańska, która porzuciła deski sceny dla pracy w „Locie". I ona uważa loty za przyjemność. Zapytana co sprawia jej najwięcej kłopotu, odpowiada bez namysłu: „Mężczyźni, i to bez różnicy wieku! Są zwykle niesforni, nie przestrzegają przepisów bezpieczeństwa, chcą zapewne wykazać swą odwagę. Kiedy stanowią większość w samolocie, czuję się trochę jak nauczycielka w jednej z młodszych klas..."

Spośród 17 stewardess PLL „LOT" większość stanowią osoby niezamężne. Przeciętny wiek — 27 lat. Są wśród nich 3 „milionerki": Milada Stoczkowska, Teresa Druszcz i Krystyna Wańkowicz oraz 2 takie, które przelatały przeszło pół miliona kilometrów: Teresa Kopecka i Blanka Derecka.

Teraz dla porównania, trochę faktów dotyczących jednego z najstarszych towarzystw lotniczych, holenderskiego KLM. Zatrudnia ono dzisiaj około 289 stewardess; w roku 1935 było ich 4. Skład ten ciągle się zmienia — przeciętnie holenderska stewardessa pełni w powietrzu służbę przez 2—3 lata, mimo,

Międzynarodowe spotkanie w Le Borguet: Janine Carcone z „Air France" i Mirosława Sieradzka z „LOT-u".

Wielokrotna szybowcowa rekordzistka świata Pelagia Majewska.

Trzykrotna spadochronowa mistrzyni Polski Antonina Chmielarczyk z Aeroklubu Krakowskiego.

że zawiera się z nią 5-letni kontrakt. Oznacza to, że rocznie trzeba przyjąć do pracy 100 nowych dziewcząt.

Metoda postępowania jest następująca: z początku następuje wywiad co do kwalifikacji, następnie rozmowa na temat osobistych zainteresowań, potem badanie lekarskie i psychoanalityczne, wreszcie próbny lot na małym samolocie. Sześć razy w roku urządzane są dwumiesięczne kursy. Tematy wykładów, to: doskonalenie w językach obcych, zagadnienia prawne, zasady działalności IATA i ICAO, rozkłady lotów i trasy KLM, stopnie służbowe załóg, załatwianie formalności, waluty obce, techniczna znajomość samolotu, bezpieczeństwo lotów, nauka gotowania i obsługi kuchenki pokładowej, sposób zwracania się do pasażerów, opieka nad dziećmi, doradzanie w wyborze hoteli i restauracji, możliwości tanich zakupów, nauka makijażu i układania włosów. Egzaminy trwają trzy dni. Nic też dziwnego, że przeciętnie tylko jedna z 10 lub 11 kandydatek otrzymuje upragnione stanowisko! Przez pierwsze 14 dni stewardessa lata pod opieką doświadczonej koleżanki i dopiero potem zostaje samodzielnym pracownikiem.

Przy tak dużym zapotrzebowaniu zdarza się często, że brakuje kandydatek z Holandii i trzeba sięgnąć po ochotniczki z innych krajów. KLM stawia tutaj analogiczne jak „LOT" wymagania językowe: oprócz holenderskiego niezbędna jest znajomość angielskiego, francuskiego i niemieckiego; jest natomiast bardziej tolerancyjny w kwestii wieku: 22—29 lat (u nas 21—26 lat). Wynagrodzenie wynosi 520—650 florenów. Ponieważ płaca ta jest stosunkowo niska, KLM opłaca w pierwszym roku służby jeszcze fryzjera i manicurzystkę.

Dziewczęta w mundurkach „LOT" czy „Aeroflotu", KLM, czy Panamerican World Airways, te najbardziej urocze zjawiska w powietrzu, zasługują na to by w dniu ich święta życzyć im w imieniu pasażerów brzydszej części lotniczego bractwa — jak najpomyślniejszych lotów i dużo, dużo radości i szczęścia!

RAJMUND SZUBAŃSKI

*) Lot dobry. Z obsługi jestem bardzo zadowolony".

Zdjęcia: Z. JOŹWIAK — LOT (2), SŁAWNY T. MALINOWSKI (2), J. POMIANOWSKI

A oto jedna z kandydatek na stewardessy: Maria Majewska.

NASZYM LOTNICZKOM...

KAŻDEGO roku, 8 marca, obchodzimy Międzynarodowy Dzień Kobiet. W tym dniu składamy wszystkim znanym i nieznanym kobietom nasze najlepsze życzenia. Będą to przede wszystkim życzenia pomyślności w pracy zawodowej, jak również w życiu osobistym.

Do wielu dziedzin, w których zatrudnione są kobiety, należy także lotnictwo. Ale lotnictwo reprezentują nie tylko kobiety w nim zatrudnione, lecz także uprawiające sport lotniczy. W naszym kraju mamy wiele zdolnych kobiet, które swymi pięknymi osiągnięciami sportowymi rozsławiły imię Polski daleko poza jej granicami. Szczególnie nasze szybowniczki i spadochroniarki znajdują się w czołówce lotniczek świata.

Szybownictwo jak żaden inny sport przyciągnęło do siebie dużą liczbę dziewcząt, entuzjastek latania bezsilnikowego. Nic też dziwnego, że spośród kobiet uprawiających u nas sport lotniczy najwięcej jest szybowniczek. One to każdego roku dają o sobie znać: ustanawiają rekordy szybowcowe, zajmują czołowe miejsca w ogólnej punktacji mistrzostw Polski oraz w zawodach za granicą, otrzymują wysokie odznaczenia państwowe i sportowe, wreszcie uzyskują najwyższe wyróżnienia w postaci Diamentowych Odznak Szybowcowych.

Czołową szybowniczką Polski jest Mistrzyni Sportu Pelagia Majewska, mająca Złotą Odznakę Szybowcową z trzema diamentami. Na swym koncie posiada kilka rekordów świata. Dwukrotnie zwyciężyła w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera i jako pierwsza z szybowników otrzymała najwyższe odznaczenie szybowcowe za wybitne osiągnięcia sportowe — „Medal Tańskiego".

Ponadto należy wspomnieć o innych naszych szybowniczkach, których dawne bądź ostatnie wyczyny przyniosły dużo blasku polskiemu lotnictwu. Są to: Wanda Adamek i Maksymiliana Czmielówna-Paszyc, Wanda Szemplińska-Stupnicka i Irena Zabiełło, Lucyna Bajewska i Danuta Zachara. Każda z wymienionych pilotek ustanowiła jeden lub więcej rekordów świata oraz uzyskała Złotą Odznakę Szybowcową z jednym, dwoma lub trzema diamentami. Oczywiście oprócz już wspomnianych szybowniczek mamy jeszcze wiele młodych, rokujących dobre nadzieje na przyszłość, których tutaj nie sposób wymienić. Będą to przede wszystkim dziewczęta ze Srebrnymi Odznakami Szybowcowymi.

Wśród spadochroniarek mamy cztery kobiety, których osiągnięcia sportowe pozostaną na zawsze w historii naszego lotnictwa. Są to: Antonina Chmielarczyk z Krakowa, trzykrotna spadochronowa mistrzyni Polski i wielokrotna reprezentantka naszego kraju poza granicami; Anna Franke z Gliwic spadochronowa micemistrzyni świata na lata 1958—1960; Romana Skatulska i Maria Wojtkowska z Warszawy — rekordzistki krajowe i międzynarodowe w skokach na celność lądowania i z dużych wysokości.

Również w sporcie samolotowym mają kobiety pewne osiągnięcia, ale nie tak dużych rozmiarów jak ich koleżanki w szybownictwie czy też w spadochroniarstwie. Kilka kobiet zajmuje stanowiska instruktorów samolotowych w aeroklubach regionalnych. Mamy wiele dziewcząt prowadzących modelarnie lotnicze i koła lotnicze, których liczba w naszym kraju stale wzrasta.

Trudno pominąć działalność kobiet w Wojskach Lotniczych. Pełnią one tam na stanowiskach instruktorów-pilotów bądź wykładowców odpowiedzialne zadania. Są to oficerowie nie ustępujący w swej pracy mężczyznom: Należą do nich oficerowie Zofia Andrychowska, Bronisława Kamińska i Zofia Sosnowska.

Duża liczba kobiet pracuje w przemyśle lotniczym na różnych stanowiskach roboczych. W Polskich Liniach Lotniczych „LOT" latają stewardessy, które zdobywają dla naszego lotnictwa cywilnego uznanie i najlepszą opinię pasażerów zagranicznych. Kobiety pracują w instytutach naukowo-badawczych i uczelniach w charakterze asystentów i wykładowców.

Naszym lotniczkom jak również pracowniczkom lotnictwa składamy tą drogą w ich dniu, w imieniu płci brzydkiej, serdeczne życzenia. (m)

JEŻOWSKA SZKOŁA WYSTARTOWAŁA

Na jeżowskim szczycie. Foto: J. Pomianowski

W lutym rozpoczął się pierwszy tegoroczny turnus w Wyczynowej Szkole Szybowcowej – Jeżów. Szkoda, że pierwsi piloci przybyli do Jeżowa z kilkudniowym opóźnieniem, gdyż w dniu 2.II.br. instruktorzy Adam Witek i Henryk Maciąg osiągnęli dobre wyniki. Adam Witek uzyskał w jednym locie dwa przewyższenia – 5 600 m oraz 4 770 m, a Henryk Maciąg latając na szybowcu bez aparatury tlenowej zadowolił się przewyższeniem 3 560 m, rezygnując z dalszego wznoszenia.

Grupa pilotów, po wykonaniu kilku zapoznawczych lotów z warunkami startu i lądowania na pokrywie śnieżnej, wkrótce była gotowa do szturmu po złote i diamentowe przewyższenia. Tym razem fala nie kazała na siebie długo czekać.

W dniu 7 lutego br. piloci Popiołek, Orłowski i Kieszkowski uzyskali przewyższenia ponad 3 000 m. Największą wysokość absolutną 5 200 m uzyskał pilot Edward Popiołek, który mimo bardzo wysokiego odczepienia (1 400 m – 1 900 m n.p.m) dopełnił złotą odznakę przewyższeniem 3 240 m. Pilot Orłowski uzyskał 5 000 m wysokości (3 640 m przewyższenia), a pil. Kieszkowski 4 900 m wysokości (3 440 m).

Całkowite zakrycie terenu przez chmury zmusiło pilotów do przymusowego lądowania poza lotniskiem. Pilot Kieszkowski lądował na lotnisku w Jeleniej Górze, Orłowski w Bolkowie, a Popiołek po wykonaniu 80 kilometrów przelotu znalazł się w Kamieńcu Ząbkowickim.

Mniej szczęścia miał pilot Pawluk, który prosto z dworca przybył na start i mimo natychmiastowego startu uzyskał na zanikającej fali już tylko przewyższenie rzędu 1 000 m. Pozostali piloci żaglowali nad ośnieżonym zachodnim zboczem, „wysiadując" po kilka godzin. Ogółem w pierwszym dniu lotów niewielka grupka pilotów nalatała 26 godzin 33 minuty.

STEFAN ROŻYCKI

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 324

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Diamenty za przewyższenie 5000 m

13 (136) Stanisław Józefczak – 5600 m (29.10.60)
14 (137) Bolesław Miguła – 5060 m (3.11.60)
15 (138) Lucyna Bajewska – 5160 m (4.11.60)
16 (139) Jan Gawęcki – 5610 m (4.11.60)
17 (140) Aleksander Potocki – 5200 m (10.12.60)
18 (141) Jan Król – 5200 m (10.12.60)
19 (142) Józef Rams – 5200 m (10.12.60)
20 (143) Andrzej Jankowski – 6350 m (19.12.60)
21 (144) Alojzy Bandoła – 5900 m (21.12.60)
22 (145) Józef Pieczewski – 5800 m (21.12.60)

Diamenty za przelot docelowy 300 km

38 (380) Bogusław Januszewski – 305 km (20.4.60)
39 (181) Stanisław Mydlarz – 305 km (20.4.60)

Złote Odznaki Szybowcowe

35 (315) Antoni Henclewski – 4300 m, 326 km (31.5.60)
36 (316) Bogusław Kuboszek – 3050 m, 343 km (5.10.60)
37 (317) Bolesław Miguła – 5060 m, 302 km (3.11.60)
38 (318) Janusz Kardaś – 3760 m, 308 km (4.11.60)
39 (319) Alojzy Hajnisz – 3710 m, 320 km (5.11.60)
40 (320) Zbigniew Gajewski – 4050 m, 355 km (12.11.60)
41 (321) Mieczysław Koza – 3400 m, 307 km (6.12.60)
42 (322) Aleksander Potocki – 5200 m, 325 km (10.12.60)
43 (323) Maciej Michalski – 4925 m, 306 km (19.12.60)
44 (324) Andrzej Jankowski – 6350 m, 343 km (19.12.60)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

139 (1852) Andrzej Witkowski – 5 h 10 min, 1100 m, 164 km (21.4.50)
140 (1853) Ryszard Lis – 6 h 59 min, 1440 m, 105 km (26.5.60)
141 (1854) Jerzy Kondolewicz – 5 h 02 min, 1150 m, 68 km (29.5.60)
142 (1855) Andrzej Denisiuk – 5 h 37 min, 1100 m, 70 km (1.8.60)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(–) ANTONI MATHEUS

„Słomiany ogień" czy „powiew świeżego wiatru" w poznańskiej sekcji szybowcowej?

DNIA 23 stycznia b r. w Aeroklubie Poznańskim odbyło się pierwsze w tym roku zebranie sekcji szybowcowej pod przewodnictwem przewodniczącego sekcji inż. Rajmunda Jakóba. Zebranie to minęłoby bez większego wrażenia, bo przecież co roku z początkiem sezonu takowe się odbywają, gdyby nie kilka godnych uwagi nowości.

Po pierwsze – rozpoczęcie sezonu lotnego ustalono na dzień 17 marca br. Może w innych aeroklubach nie jest to nowością, jednak dla Aeroklubu Poznańskiego to po prostu sukces. Możemy go zawdzięczać silnej dłoni nowego kierownika p. Czempińskiego, który równocześnie jest „zapalonym" pilotem. Oby tak dalej i oby to nie było „słomianym ogniem", jak to bywało w latach poprzednich.

Po drugie – w wyniku przydzielenia większej ilości sprzętu szybowcowego postanowiono cztery szybowce, m. in. i „Żurawia", przeznaczyć wyłącznie dla celów turystyki szybowcowej. Jest to rzecz bardzo pożyteczna i nowa nie tyko w tutejszym aeroklubie. Może przy okazji i inne aerokluby wypowiedziałyby się na ten temat, jeżeli nie z doświadczenia, to może z projektami? Trasę rajdu szybowcowego postanowili opracować kol. kol. Barbara Grześkowiak, Jerzy Lisiecki i Józef Misiek. Jeżeli turystyka szybowcowa obejmie całą Polskę, to rzeczywiście będzie to piękna impreza.

Poza tym – to już trzecie novum – po raz pierwszy w poznańskiej sekcji szybowcowej zaplanowano zorganizować wewnątrzklubowe zawody szybowcowe, z regulaminem tak opracowanym, aby nawet piloci posiadający trzecią klasę mogli w nich wziąć udział. Będzie to dopingiem dla pilotów do podniesienia ich kwalifikacji pilotażowych i teoretycznych, a dla instruktorów do intensywniejszej pracy. Dzięki zdobyciu w ubiegłym sezonie uprawnień społecznego instruktora szybowcowego przez pilotki: Barbarę Grześkowiak i Irenę Włoch, które już w roku 1960 okazały swoje zdolności w podstawowym szkoleniu pilotów, praca sekcji może być wydajniejsza nie tylko teoretycznie ale i praktycznie.

Tak więc, dzięki tym projektom, nastąpiło ożywienie w działalności sekcji, a piloci pełni optymizmu czekają na otwarcie sezonu lotnego. Osobisty swój sąd o przyszłości tej sekcji wyraziłam w tytule. Na usprawiedliwienie swoich poglądów podam, że w tym roku obchodzić będę dziesięciolecie przynależności do klubu, a siedmiolecie do sekcji szybowcowej – stąd mój sceptycyzm.

Mgr A. WOJTKOWIAK

Andrzej Brzuska napisał najlepszą metodykę

ZWYCIĘZCĄ w ogłoszonym przez Dział Szybowcowy ZG Aeroklubu PRL konkursie pt. „Metodyka szkolenia szybowcowego na dwusterze" został instruktor **Andrzej Brzuska** z Centrum Szybowcowego w Lesznie. Drugą nagrodę komisja konkursowa (mgr inż. Irena Zabiełło, mgr Jerzy Adamek i instr. Józef Dankowski) przyznała instruktorowi **Zygmuntowi Zającowi** z Aeroklubu Śląskiego, a trzecią instr. **Andrzejowi Koskowskiemu** z Aeroklubu Warszawskiego.

Na konkurs wpłynęło pięć prac. Wszystkie reprezentują, zdaniem komisji, wysoki poziom i dostarczą instruktorom szybowcowym wiele cennego materiału teoretycznego z zakresu metodyki szkolenia.

Nagrodzone prace zostaną wykorzystane do opracowania skryptu o metodyce w „Biuletynie instruktora szybowcowego". Całość zaś materiałów konkursowych będzie zdeponowana w biblictece Centrum Szybowcowego w Lesznie i udostępniona zainteresowanym instruktorom czy pilotom. (pj)

MÓJ PIERWSZY LOT NA FRONCIE BURZY

Foto: L. Vasausko

BYŁO to w połowie czerwca 1952 roku na Gocławiu. Dzień był upalny. Już wcześnie rano zaczęły się tworzyć cumulusy, osiągając bardzo szybko znaczny rozwój pionowy. Po zapoznaniu się z warunkami meteorologicznymi dnia zdecydowałem się na kolejną próbę zdobycia upragnionej „trzechsetki", zgłaszając jako cel Lębork.

Zanim jednak doszło do startu było już dosyć późno, tak że dopiero o godzinie 13.20 wściekły siedziałem w „mojej" czerwonej i dobrze już wysłużonej „Olimpii". Szybowiec ten obok swych niewątpliwych zalet w powietrzu miał jeszcze jedną, którą wyróżniał się w tym czasie, a mianowicie zawsze był łatwy do zdobycia, ponieważ niewielu było amatorów na starą „Olimpię". Powodem były bardzo ciężko chodzące stery (ale za to z akompaniamentem skrzypiących bloczków i dźwigienek) oraz makabrycznie kanciasta osłona kabiny będącej mieszaniną zżółkłego celuloidu, listewek i gwoździ.

Kiedy jednak znalazłem się w powietrzu, od razu zapomniałem o wszystkich ciemnych stronach mego szybowca, tym bardziej, że po odczepieniu się gdzieś na wysokości 500 m w trzymetrowym kominie wkrótce byłem pod podstawą chmur 2 200 m. Nie namyślając się długo wziąłem kurs na Lębork, wykorzystując wspaniały szlak z wysoko wypiętrzonych cumulusów. Z szybkością 110 km/h „prułem" po prostej, lecąc pod samym pułapem w cieniu chmury. Wszystko co dobre szybko się jednak kończy; tak samo było z moim szlakiem.

W okolicach Nasielska miałem kryzys i zszedłem do 450 m, ale uratowałem się pod jednym z rzadko w tym rejonie rozsianych cumulusów. Nie posiadały już one tak pokaźnych rozmiarów, a co najważniejsze nie chciały tak nosić jak ich poprzednicy na pierwszym odcinku trasy. Na domiar złego, od południowego zachodu zauważyłem nasuwające się na trasę mego lotu zwały ciężkich, ciemnych chmur, rzucające ponury cień na ziemię. Po wykorzystaniu ostatniego rachitycznego cumulusa dostałem się w sąsiedztwo napływających chmur, nie zdając sobie jeszcze sprawy, że za chwilę będę znajdował się na czole olbrzymiej burzy.

Mając już nad sobą pełne pokrycie nieba na wysokości 550 m, podjąłem decyzję lądowania. Zacząłem wypatrywać między połyskującymi gęsto jeziorkami miejsca dogodnego do lądowania, gdy zauważyłem lekkie drgnięcie wskazówki wariometru. Po dwóch okrążeniach wznoszenie wzrosło do 2, a następnie do 4 m/sek. Byłem w pierwszych podmuchach burzy. Szybowiec bez żadnych rzucań gwałtownie nabierał wysokości. Kiedy zbliżyłem się do podstawy chmur, lecąc już po prostej, prędkość wznoszenia wzrosła do 8 m/sek. Po „zredukowaniu" jej do 0 leciałem teraz jak samolotem ze stałą prędkością 150 km/h. Widok jaki roztaczał się teraz był niezapomniany. Posuwając się wzdłuż frontu miałem wałek burzy jakieś 250 m poniżej i nieco z boku na lewo. Jego krawędź odcinała się biało na tle ciemnej, granatowej ziemi. Gdzieś z prawej świeciło jeszcze słońce. Kontrast był naprawdę niezwykły.

A tymczasem w kabinie działy się dziwne rzeczy. Moja mapa „milionówka" pocięta na dziewięć kawałków rozsypała się po kabinie, pędzona podmuchami świeżego burzowego powietrza, które wdzierało się przez niezatkane niczym dziury w kabinie. Udało mi się w końcu złapać wycinek środkowej Polski północnej. Naturalnie Lęborka już na mapie nie szukałem, zdając sobie sprawę, że zniosło mnie na wschód. Z rezygnacją natomiast stwierdziłem, że zbliża się koniec emocji, bo oto rozpoznałem Bartoszyce, a więc znajdowałem się tylko 10 km od granicy. Szybka decyzja – lądować, mimo gorzkiej świadomości, że tylko 25 minut wystarczyłoby jeszcze potrzymać drążek sterowy w pozycji oddanej, a miałbym przelot 300 km za sobą i to z lądowaniem na nadmorskiej plaży na północ od Królewca.

Zwrot od kursu lotu 90° w prawo i lot nurkowy na hamulcach w kierunku olbrzymiego lądowiska – łąki, miejscowego PGR-u. Zdążyłem wylądować przed nadejściem pierwszych podmuchów burzy i przy pomocy jak spod ziemi wyrosłych chłopców zabezpieczyć swój szybowiec. Teraz dopiero z ziemi mogłem ocenić ogrom i całą okazałość „wałka" burzowego, dzięki któremu trasę 240 km pokonałem w 3 godziny 12 minut.

ZBIGNIEW LEBECKI

POCZTA LOTNICZA

TECHNICZNE SZKOŁY WOJSK LOTNICZYCH

Jednym z najczęściej przewijających się pytań w listach Czytelników do redakcji są zapytania odnośnie szkolenia na mechaników i możliwości dostania się do Technicznych Szkół Wojsk Lotniczych. W sprawie tego rodzaju informacji zwrócili się do nas: **Edward Niciński – Przytuły-Las, woj. Białystok; Franciszek Kobiernik – Górno, woj. Rzeszów; Bogusław Cywiński – Rusiec, woj. Łódź; Tadeusz Skalski – Uście Solne, woj. Kraków; Józef Taraszka – Tarnów; Adam Manczura – Opole; Józef Bielicki – Prabuty; Bogdan Sikora – Krotoszyn, woj. Poznań; Edward Sokołowski – Barczewo, woj. Olsztyn; Stefan Howarus – Kijany, woj. Lublin; Edward Karcz – Sułkowice, woj. Kraków.**

Musimy tu na początku wyjaśnić, że specjalnych cywilnych szkół przygotowujących mechaników nie ma. Istnieje natomiast **Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych**, której zadaniem jest szkolenie mechaników do obsługi samolotów wojskowych. Kogo przyjmuje się do szkoły? Mogą się tu ubiegać jedynie poborowi (20 lat). Specjalnych zasad lub warunków przy ich przyjmowaniu raczej nie ma. Najczęściej wybierani są kandydaci, którzy ukończyli 9 klas i mają jakieś przygotowanie techniczne (np. kierowca, mechanik). O zakwalifikowaniu w tym wypadku decyduje komendant danego WKR, który może się zgodzić na prośbę stającego do komisji wojskowej. Po odbyciu przeszkolenia w TSWL absolwenci idą następnie do jednostek lotniczych, gdzie wykonują prace mechaników samolotowych. Po odbyciu zasadniczej służby wojskowej jak inni żołnierze idą do cywila.

Obok TSWL, szkolącej żołnierzy służby zasadniczej na mechaników samolotowych, istnieje jeszcze **TECHNICZNA OFICERSKA SZKOŁA WOJSK LOTNICZYCH (TOSWL) W OLEŚNICY ŚL.** Warunkiem przyjęcia jest tu posiadanie świadectwa dojrzałości lub innego dokumentu upoważniającego do studiów wyższych, posiadanie obywatelstwa polskiego oraz zdanie egzaminu konkursowego z języka polskiego, matematyki i fizyki. Po ukończeniu TOSWL absolwenci otrzymują tytuł technika lotniczego i jako oficerowie zawodowi przydzielani są do jednostek lotniczych. Najlepsi uczniowie mają prawo bezpośrednio po ukończeniu TOSWL ubiegać się o przyjęcie na wyższą uczelnię wojskową – WAT, na Wydział Lotniczy.

Przy ubieganiu się o przyjęcie zarówno do TSWL jak i TOSWL wszelkie formalności należy załatwiać w najbliższym **WKR.** Tam też można otrzymać dodatkowe informacje.

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Stefan Wiśniewski – Brodnica. Pomysł powieści obrazkowej nie jest nowy. W swoim czasie takie powieści rysunkowe zamieszczaliśmy już w „Skrzydlatej". Być może, że i w przyszłości będziemy je również drukować.

Leszek Kaczmarek – Łódź. Odpowiedzi w WKR nie otrzymaliście chyba dlatego, że jesteście zbyt młodzi, by móc być przyjętym do wojska.

Józef Staroń – Stopnice, woj. Kraków. Niestety, brak zębów wyklucza możliwość odbycia szkolenia lotniczego.

Edmund Borzyszkowski – Kiedrowice, woj. Chojnice. Oczywiście badania lotniczo-lekarskie musicie odbyć jeszcze raz w tym roku, o ile macie zamiar latać. Zresztą badania takie przechodzą wszyscy piloci każdego roku.

Pieniądze, które wysłaliście do nas, zostały Wam odesłane, ponieważ redakcja nie prowadzi sprzedaży książek. Możecie je tylko zamówić w księgarniach wysyłkowych, których adresy podaliśmy w numerze 7 „SP" z dnia 12.2 1961 r.

Czesław Figlak – Wałbrzych. Zbudowanie samolotu własnymi środkami jest naprawdę nierealne. Spróbujcie skierować Wasze zainteresowania na przykład na szkolenie lotnicze w aeroklubie, które jest przystępne i bezpłatne dla każdego ucznia szkoły średniej.

Jan Sikora – Powidz k/Gniezna. Wiersz nie nadaje się do druku. O wadach i niezręcznościach trudno nam tu pisać, ponieważ zabrałyby one zbyt dużo miejsca.

Zbigniew Zimiński – Bytom. Wasz wiek (23 lata) i wykształcenie w zakresie 9 klas, praktycznie przekreślają jakiekolwiek możliwości nauki lub szkolenia w dziedzinie lotnictwa. Możecie natomiast uzupełnić średnie wykształcenie w szkole wieczorowej (które istnieją w całym kraju, a nie tylko w Radomiu), a następnie starać się o przyjęcie na studia.

Stanisław Papież – Stopnice 343 – kupił silnik do modelu latającego, ale nie może nigdzie nabyć eteru, nieodzownego składnika paliwa. Prosi nas o radę. Kłopoty Wasze nie są odosobnione. Eter jest sprzedawany wyłącznie na recepty lekarskie. Już od dawna CSH obiecała wprowadzić do sprzedaży gotowe paliwa w buteleczkach, ale jakoś to nie wychodzi. W związku z listem naszego Czytelnika przypomnieć należy wymienionej składnicy, że jeśli zbyt długo będzie się namyślać to istnieje obawa, że przydziałowy eter – wywietrzeje, ze stratą przede wszystkim dla modelarzy. (l)

Janusz Kozyra z Garbatki k/ Radomia prosi nas o przysłanie kleju kazeinowego „Certus". Niestety, nie prowadzimy sprzedaży artykułów modelarskich i możemy Was tylko skierować do sklepów MHD z artykułami mydlarsko-farbiarskimi. Tam możecie nabyć lub zamówić wymieniony klej. (l)

Franciszkowi Bińkowskiemu dziękujemy za miły list i życzenia skierowane pod naszym adresem. (l)

Znaczki bułgarskie

SPORT spadochronowy jest ciągle częstym tematem na znaczkach pocztowych. Także i V Mistrzostwa Spadochronowe Świata w Bułgarii w 1960 r. stały się okazją do wydania przez pocztę bułgarską dwóch znaczków o tematyce sportu spadochronowego. Jeden z nich przedstawia skoczka opadającego na spadochronie (16 st., kolor ciemnoniebieski i jasnofioletowy), drugi zaś spadochrony i skoczków. Obydwa znaczki posiadają poza tym okolicznościowe napisy.

RUCHEM KONIKA SZACHOWEGO

odczytajcie czterowyrazowe hasło. Każde słowo zaczyna się od litery wydrukowanej tłustym drukiem.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji z zaznaczeniem na kopercie „Rozrywki umysłowe". Termin nadsyłania rozwiązań upływa w dniu 19.III.61 r. Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązanie (tekst hasła) rozlosowane zostaną nagrody książkowe.

Z. Rurkiewicz

P	**S**		R	U	I	
		J	K	L	Z	D
C	R	K	Y	N	R	O
	D		S	**P**	O	
E	I	A		E		A
L		**T**	U	K	A	G
E	N		T	Y	M	

KARUZELA POD GWIAZDAMI – Eugeniusz Banaszczyk. Okładkę projektował M. Stachurski. Rysunki A. Boratyński. Państwowe Wydawnictwo „Iskry". Warszawa 1960 r. Nakład 7 000 + 250 egz. Stron 279, str. fot. 80. Cena zł 35.

Legenda mówi, że Napoleon po klęsce 1815 roku zażył truciznę, zasiadł nad mapą Europy w ulubionym, zielonym mundurze strzelców konnych ze wszystkimi odznaczeniami na piersi i skrzyżowawszy znanym gestem ramiona oczekiwał na historyczny moment – własną śmierć. Trucizna już była jednak zwietrzała i skutki jej okazały się zgoła inne – po prostu spowodowały gwałtowną niedyspozycję żołądkową. „Bóg Wojny" żwawo biegnąc do ustronnego miejsca wykrzyknął jakoby zbolałym głosem słynne: „Ha, cóż – od wzniosłości do śmieszności jest tylko jeden krok".

Przytaczam tę anegdotkę pisząc o nowej książce Banaszczyka nie dlatego tylko, że pełno w niej dykteryjek i wesołych wspomnień, lecz by podkreślić, że można opracować dzieje i osiągnięcia lotnicze lekko, stylem niejako anegdotycznym. Tak właśnie jak w „Karuzeli pod gwiazdami".

Pomimo felietonowego stylu na każdej stronie znaleźć można fakty, daty i cyfry. Warto podkreślić, że wiele z podanych w książce zdarzeń i postaci uchodziło do tego czasu uwadze pisarzy lotniczych. Dzięki krótkości rozdziałów i umiejętnemu układowi graficznemu „Karuzela pod gwiazdami" jest publikacją wyjątkowo przyjemną w czytaniu.

Jeśli chodzi o korektę, to – zapewne aby tradycja w narodzie nie zaginęła – na jednej tylko stronie (143) znalazłem błędnie wydrukowaną nazwę słynnego francuskiego lotnika Villacoublay i mylną datę śmierci Haber-Włyńskiego (powinno być 1921 r.).

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE ● W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE ● W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

ZSRR. W dniu 9. II. br. dwusilnikowy francuski myśliwiec odrzutowy dokonał ataku na radziecki samolot Il-18, trzykrotnie przelatując obok niego w niebezpiecznie bliskiej odległości i dwukrotnie otwierając ogień. Na pokładzie Ił-18 znajdował się przewodniczący Prezydium Rady Najwyższej ZSRR L. I. Breżniew wraz z towarzyszącymi mu osobami. Atak nastąpił nad międzynarodowymi wodami Morza Śródziemnego w odległości około 130 km na północ od Algieru. Samolot Il-18 leciał do Rabatu (rasa), która poprzednio została zakomunikowana władzom francuskim. W związku z tym pirackim atakiem rząd ZSRR złożył rządowi Francji kategoryczny protest.

Samoloty turbośmigłowe An-10 zaczęły obsługiwać jeszcze jedną linię pasażerską. W dniu 2. II. br. na lotnisku podmoskiewskim Szeremietiewo wylądował An-10, przylatując z dalekiego polarnego Norylska. Na trasie Moskwa – Norylsk samoloty An-10 wykonują trzy loty tygodniowo, z lądowaniem na trasie w stolicy Autonomicznej Republiki Komi–Syktywkar.

Do 1965 roku park maszyn „Aeroflotu" zostanie powiększony dwukrotnie. Z obecnie będących w eksploatacji 2 000 samolotów – 200 jest turbośmigłowych i turboodrzutowych. Do r. 1965 czynnych będzie ponad 60 portów lotniczych. Rocznie korzysta w ZSRR z komunikacji powietrznej około 17 milionów pasażerów. Najdłuższa linia krajowa – 8 000 km, najkrótsza – 700 km (Moskwa – Leningrad).

BELGIA. W dniu 15 lutego br. w pobliżu lotniska bruksselskiego rozbił się samolot pasażerski Boeing-707 należący do belgijskich linii lotniczych SABENA. Śmierć poniosły 73 osoby: 61 pasażerów, 11 członków załogi i rolnik pracujący na polu w miejscu gdzie nastąpiła katastrofa. Na pokładzie samolotu znajdowało się 17 amerykańskich łyżwiarzy figurowych na lodzie, którzy mieli wziąć udział w mistrzostwach świata w Pradze.

AUSTRIA. W wyniku rozmów między Aeroklubem Austrii i zakładami w Wiedniu i Spittal/Drau, postanowiono rozpocząć seryjną budowę szybowców wyczynowych „Standard Austria". Obecnie trwają już wstępne przygotowania do uruchomienia produkcji seryjnej 1 000 szybowców.

Rada nadzorcza „Tyrolskiego Towarzystwa Portów Lotniczych" postanowiła natychmiastową rozbudowę portu lotniczego w Innsbrucku. Pas startowy będzie przedłużony do 2 000 m, przy 40 m szerokości.

NRF. Bońskie ministerstwo obrony zleciło szwedzkim zakładom Bofors i ich francuskiej filii budowę nowej rakiety „Laura", przeznaczonej do zwalczania okrętów podwodnych.

Na marginesie doniesienia o perspektywach seryjnych produkcji w Polsce szybowców „Foka" i „Zefir" – zachodnioniemiecki miesięcznik lotniczy „Flugwelt" pisze: „Wydaje się, że część ekip zagranicznych na nadchodzące mistrzostwa świata w r. 1962 zechce startować na obydwóch tych typach".

W czasopiśmie lotniczym „Flug-Revue" (Nr 2/1961) ukazał się obszerny artykuł pt. „SZD-24 Foka", ilustrowany doskonałymi zdjęciami naszego szybowca. W zakończeniu artykułu autor pisze m. in.: „Zefir" i „Foka" są mistrzowskimi osiągnięciami polskiej twórczości na polu budowy szybowców, co do tego zgodni są wszyscy fachowcy".

Rozważana jest możliwość utworzenia w NRF ministerstwa lotnictwa.

USA. Amerykański doświadczalny samolot rakietowy X-15 osiągnął 7. II. br. podczas lotu próbnego prędkość trzykrotnie większą od prędkości dźwięku. Po wyniesieniu na wysokość 15 000 m przez samolot bombowy B-52, X-15 oddzielił się od niego i rozpoczął samodzielny lot, który trwał 11 minut. Pilot samolotu Robert White osiągnął prędkość 3 380 km/h.

Jak przewidują amerykańscy fachowcy, za siedem lat mają być w USA budowane rakiety będące w stanie wynieść na orbitę Ziemi ładunki o ciężarze 35 ton.

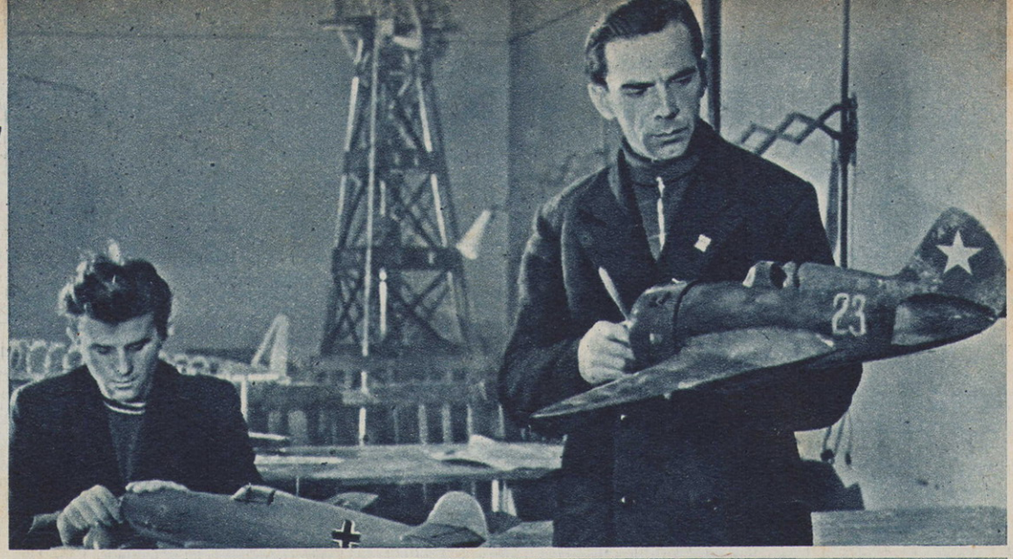
Samoloty i śmigłowce amerykańskie przewoziły żołnierzy rebeliantckich w rejon koncentracji Nam-Lik. Jeden z 4 dostarczonych rebeliantom samolotów amerykańskich, uzbrojonych w rakiety, został zestrzelony. Wkrótce – zestrzelony został drugi.

ANGLIA. Linie lotnicze BEA czynią przygotowania do uruchomienia w przyszłości komunikacji śmigłowcowej nad Kanałem La Manche z Londynu do Paryża i z Londynu do Brukseli. W celu zebrania doświadczeń BEA uruchomia najpierw połączenie przy pomocy śmigłowców między Landsend i wyspami Scilly.

IRAK. W Bagdadzie mają się odbyć rozmowy przedstawicieli największych towarzystw komunikacji lotniczej świata arabskiego w sprawie utworzenia konsorcjum wyżej wymienionych linii.

MODELARZ LOTNICZY

NR 35 1961



MAŁE LOTNICTWO I FILM

GEORGIJ DRAGUNOW

Korespondencja własna z ZSRR

OBSZERNE wnętrza modelarni lotniczej w Leningradzkim Pałacu Pionierów im. A. A. Żdanowa zapełnione są modelami samolotów i szybowców: wiszą pod sufitem, stoją na warsztatach i w oszklonych gablotkach. Złożyliśmy niedawno wizytę w tym królestwie modeli. Dziesiątki młodych chłopców pracowało z zapałem: strugali, kleili, piłowali i montowali fragmenty konstrukcji. Od czasu do czasu uczniowie zwracali się z pytaniami do instruktora – szczupłego mężczyzny w błękitnym kombinezonie o bystrym, mądrym spojrzeniu. Obserwując pracę swych wychowanków, udzielał im wyjaśnień i korygował poszczególne czynności. Pedagog Pałacu, jeden z najlepszych w ZSRR modelarzy, mistrz sportu Anatolij F. Kuzniecow i jego uczniowie nie próżnowali.

Czegóż tam nie ma: Ły, Tu, Jaki, szybowce...

Po co to wszystko? Wśród modeli samolotów radzieckich spostrzegamy maszyny z czarnymi krzyżami na skrzydłach. Oto – drapieżna sylwetka Messerchmitta, obok niego – wierna kopia Junkersa-88.

– Modele te zbudowaliśmy na zamówienie wytwórni filmowej „Lenfilm", nakręcającej film „Bałtyckie niebo", osnuty na tle znanej powieści Nikołaja Czukowskiego pod tym samym tytułem.

Film opowiada o bojowych czynach radzieckich lotników, broniących faszystowskim piratom powietrznym dostępu do miasta Lenina. Przed twórcami filmu stanął trudny do rozwiązania problem: gdzie dziś znaleźć samoloty z czasów drugiej wojny światowej?

– A gdyby tak zwrócić się o pomoc do modelarzy? – zaproponował operator zdjęć kombinowanych Michaił Pokrowski. I w ten sposób zaczęła się współpraca ekipy nakręcającej film z modelarzami Leningradzkiego Pałacu Pionierów.

– Potrzebne nam są dokładne kopie samolotów z lat ostatniej wojny – powiedzieli filmowcy instruktorowi Kuzniecowowi. – Modele te muszą latać, prowadzić walkę powietrzną, zrzucać bomby... Dacie radę zrobić takie?

– Spróbujemy – odpowiedział Kuzniecow.

Do budowy niezwykłej floty powietrznej przystąpili najlepsi modelarze leningradzcy: Wiktor Żelman, Nikołaj Fieofanow, Nikołaj Bułkin, Walentin Natałienko, Jan Nyłk, Wiaczesław Simonow, Gelij Wasiliew i Borys Filimonow. W biurach instytutów naukowo-doświadczalnych, archiwach i czasopismach technicznych znaleźli plany maszyn i ich dane techniczne. Na początku trzeba było wykonać modele redukcyjne samolotów z pierwszego okresu wojny. I tu już pojawiły się trudności – musiano nastawić się na używanie bardzo lekkich materiałów: przecież modele miały naprawdę latać i wykonywać różne figury akrobacji, na domiar jeszcze w rozmaitych warunkach atmosferycznych, a moc silników była ograniczona.

W sukurs przyszedł zmysł wynalazczości i przysłowiowa żyłka modelarska. Do budowy dziobowych części radzieckich „Jastrząbków" modelarze użyli... fragmentów naczyń z cienkiej blachy aluminiowej, zaś do faszystowskich bombowców – celuloidu. Kadłuby pokrywali początkowo tworzywem piankowym, lecz gdy modele stawały się przez to cięższe, zastosowali różnobarwny karton kreślarski – i efekt był doskonały.

W ciągu pierwszych dwóch miesięcy modelarze zbudowali sześć radzieckich myśliwców I-16, trzy niemieckie Junkersy-88 i cztery Messerschmitty-109. Teraz mogli przystąpić do pracy filmowcy – reżyser i operator. Modelarze zaś mieli wreszcie okazję zaprezentowania swych umiejętności w obsłudze modeli. Zaczęły się zdjęcia.

Na skutych lodem wodach Zatoki Fińskiej i na jeziorach koło Siestrorieck – na znak operatora Kuzniecow, Żelman i Erler „pilotowali" swoje małe maszyny.

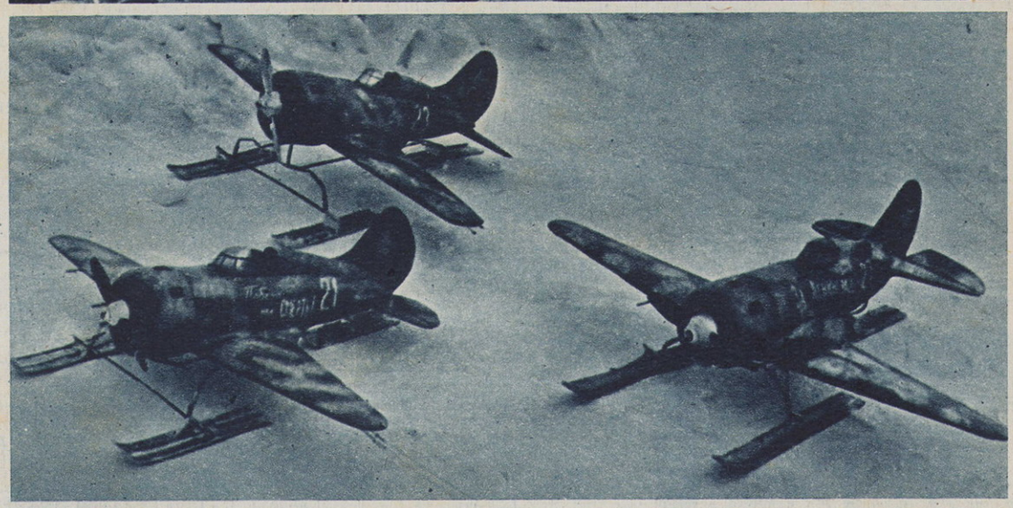
...Oto, złowieszczo warcząc silnikami, pojawia się bombowiec ze swastyką na statecznikach. Zza chmur wyskakuje myśliwiec z czerwoną gwiazdą i nurkuje na faszystowski samolot...

I-16 wpada taranem na hitlerowca. Wybuchają ładunki pirotechniczne, zaś operator chwyta obiektywem kamery filmowej spowitą w płomienie maszynę, która spada ku ziemi ciągnąc za sobą warkocz czarnego dymu.

Podczas zdjęć do pierwszej serii filmu modelarze wykonali kilkaset takich „lotów bojowych".

Rozpoczęły się zdjęcia do drugiej serii. Tu już były potrzebne radzieckie myśliwce Ła-5 i niemieckie Focke-Wulf-190 oraz Junkersy-88. Modele tych maszyn wykonano w ciągu dwudziestu dni.

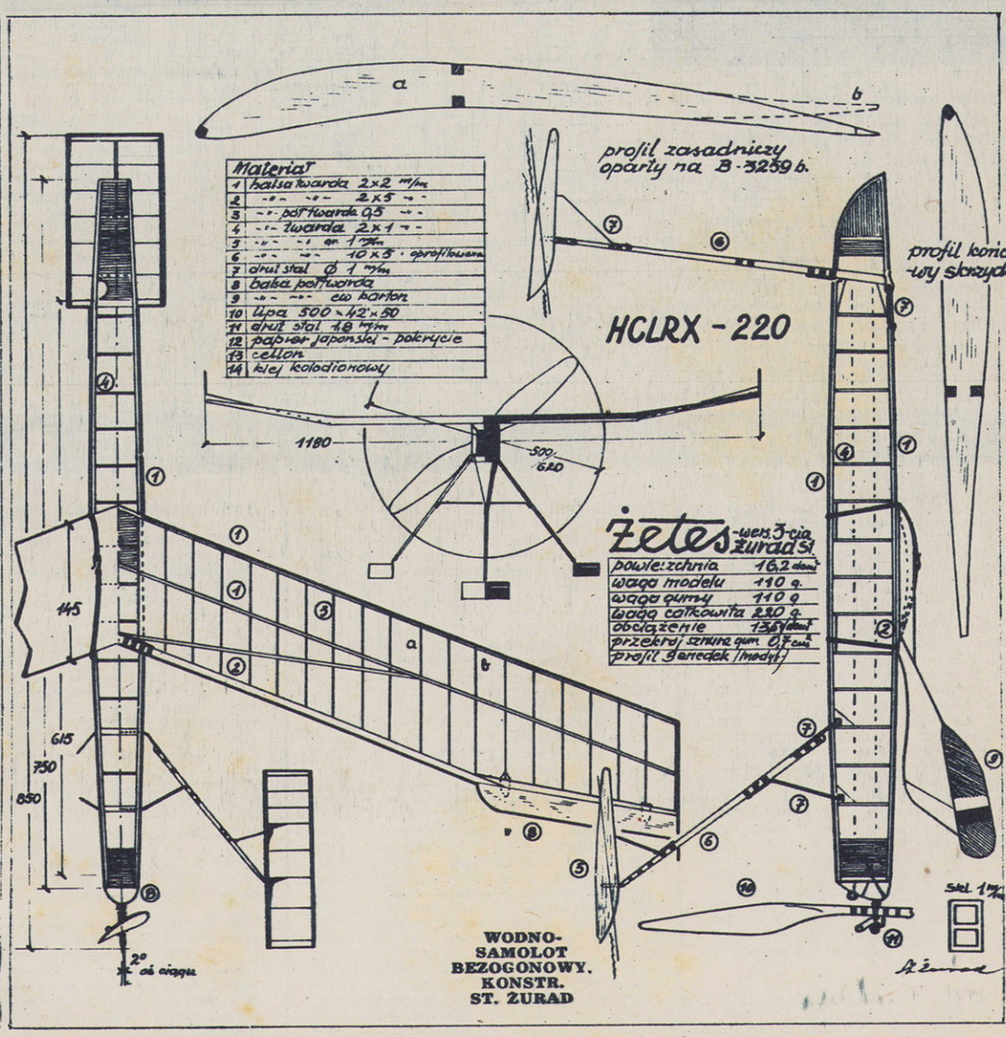
Już niedługo widzowie w kinach ujrzą bohaterów „Bałtyckiego nieba", filmu nakręconego z pomocą mistrzów małego lotnictwa – leningradzkich modelarzy.



Na zdjęciach: U góry — Anatolij Kuzniecow w pracowni modelarskiej w Leningradzie. Niżej — trójka modeli samolotów I-16 startujących ze śniegu.

Foto: J. Wiesiełow (2)

POLSKIE MODELE LATAJĄCE



MODEL SAMOLOTU
DO STARTU Z PROCY

KAZIMIERZ GINALSKI

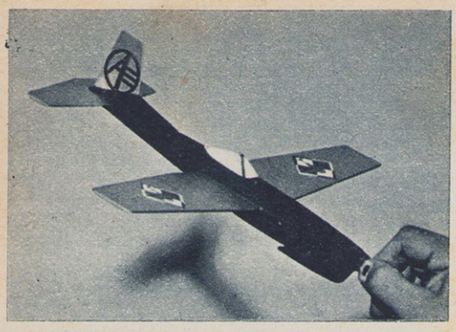
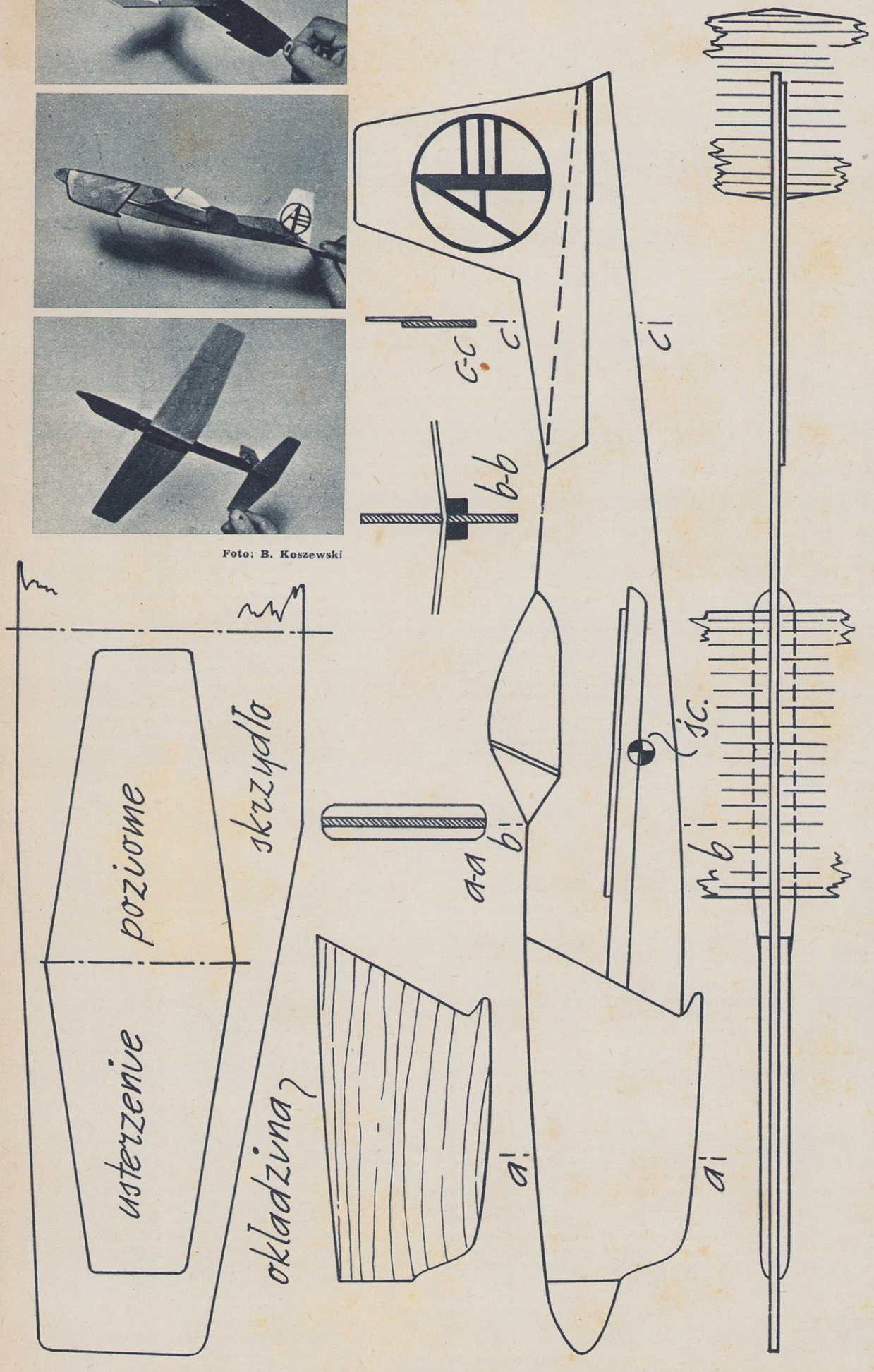


Foto: B. Koszewski



MODEL jest bardzo prosty w budowie i został zaprojektowany dla początkujących modelarzy. Wyglądem przypomina sylwetkę dużego samolotu. Po starannym wykonaniu daje dużo zadowolenia lotami, gdyż przy jego pomocy w grupie kolegów można przeprowadzać wiele gier i zabaw, takich jak: loty docelowe, na największą odległość, konkursy akrobacji i wiele innych. Model wypuszczamy przy pomocy pasemka gumy modelarskiej o przekroju 1 x 4 mm lub 1 x 6 mm (można użyć i inną gumę). Jedną ręką trzymamy model z założoną pętlą gumy, za zaczep, drugi natomiast koniec gumy trzymamy w drugiej ręce. Po naciągnięciu gumy wypuszczamy model w dowolnym kierunku.

Model ten będzie produkowany jako zestaw materiałowy. Nabyć go będzie można w stoiskach CSH w połowie roku bieżącego. Dla tych wszystkich, którzy by chcieli model zbudować sami, podajemy plan 1:1 i szczegółowy opis budowy.

Kadłub. Z deseczki lipowej, olchowej lub topolowej o grubości 1,5 mm wytnij dokładnie według rysunku obrys kadłuba i oczyść go papierem ściernym. Z tyłu zrób wycięcie na zamocowanie statecznika poziomego, w środku zaś kadłuba, w miejscu oznaczonym na rysunku zrób wycięcie na zamocowanie skrzydeł. Po obu stronach kadłuba pod wycięciem na skrzydła przyklej listewki o przekroju 3 x 4 mm, tak jak to pokazano na przekroju B–B. Listewki te służą do wzmocnienia skrzydeł. Następnie wytnij ze sklejki o grubości 2 mm okładziny kadłuba, które służą do wyważenia modelu i przyklej je zgodnie z przekrojem A–A.

Statecznik kierunkowy wytnij ze sklejki grubości 0,8 – 1 mm lub grubego kartonu i przyklej do kadłuba.

Statecznik poziomy wytnij dokładnie wg rysunku z deseczki o grubości 1–1,2 mm i po oczyszczeniu wklej w tylne wycięcie kadłuba, zwracając baczną uwagę na to, żeby kąt między statecznikiem kierunkowym i poziomym wynosił 90°.

Skrzydło. Z takiej samej deseczki jak i kadłub wytnij dokładnie wg rysunku całe skrzydło w jednym kawałku. Na środku zrób lekkie nacięcie i po namoczeniu wodą podegnij lekko do góry. Jeśli nie posiadasz tak dużego kawałka deseczki, możesz skrzydło zrobić z dwóch połówek. Po oczyszczeniu wklej skrzydło w wycięcie zrobione uprzednio w kadłubie, zwracając uwagę na właściwe – to jest symetryczne – podgięcie skrzydeł ku górze.

Pozostało ci jeszcze dokładnie oczyścić model i odpowiednio pomalować z tym, że uprzednio musisz sprawdzić czy środek ciężkości znajduje się w miejscu oznaczonym na rysunku. W tym celu podeprzyj dwoma palcami model pod skrzydło. Przód modelu winien być lekko pochylony ku dołowi. Jeśli model opada na ogon, musisz dodać z przodu nieco ciężaru, np. ołowiu. Jeśli model za mocno pochyla przód kadłuba, spiłuj nieco sklejkowe okładziny. Model pomaluj lakierem nitro lub innym ci dostępnym. Skrzydła i stateczniki malujemy na kolor srebrny, kadłub zaś na czerwono. Na steczniku kierunkowym naklej odznakę Aeroklubu PRL, na skrzydłach zaś znaki swojego aeroklubu regionalnego.

Model jest gotów i możesz teraz przystąpić do oblotów i zabawy, zachęcając równocześnie swoich kolegów do wykonania podobnego. Należy Ci więc życzyć po lotniczemu: „Pomyślnych wiatrów!"

Uwaga: Jeśli nie posiadasz deseczek lipowych, możesz cały model wykonać ze sklejki, zwracając tylko uwagę na jego odpowiednie wyważenie.

KOBIETY I AEROSTATY

O PIERWSZYCH latających KOBIETACH

moralności, wystraszonych staromiejskich przekupkach i puławskim kocie

TADEUSZ K. KRÓLIKIEWICZ

LOTNICTWO rozwinęło się w ostatnich dwustu latach. Zanim jednak poszybował pierwszy balon Montgolfierów, były już ofiary lotnictwa. Zabijali się, łamali kości naiwni naśladowcy Dedala: Szymon Magus, Olivier Malmesbury, John Damian, Giovanni Dante i inni. Ale najwięcej ofiar „lotnictwa", najdziwniejsze — ofiar lotów, które to loty nigdy nie miały miejsca, było wśród kobiet.

Czarownice — mówiono i posądzano je o wiele zdrożnych rzeczy, które miały czynić z pomocą sił nieczystych. Na spotkanie z szatanem miały udawać się drogą powietrzną, przy pomocy dziwnych aparatów latających jak miotły lub kije. Łyse, pozbawione drzew szczyty gór zwane „Łysymi Górami", stanowiły specjalnie dogodne lądowiska. Ciemnota średniowieczna stworzyła fantazje, które kosztowały życie tysięcy kobiet. Trudno określić ilość ofiar inkwizycji. Była bardzo wielka.

Jak głosi legenda, przyczyną pierwszych doświadczeń braci Montgolfier była kobieta. Oto żona jednego z nich chciała pewnego dnia szybko wysuszyć swoją halkę i powiesiła ją nad piecem. Gorące powietrze napełniło ową koszulkę, związaną akurat u góry i uniosło aż pod sufit.

Ten przypadek stał się podobno przyczyną pierwszych doświadczeń braci Montgolfier. Były one czynione najpierw w ukryciu przed ludźmi, a efektem ich był pierwszy publiczny pokaz aerostatu w historycznym dla lotnictwa dniu 5 lipca 1783 roku.

Jakie nadzieje łączyły kobiety z wynalazkiem braci Montgolfier? Czy ten entuzjazm i zainteresowanie z jakim odnosiły się do latającej machiny był tylko kaprysem perfumowanego świata rokoko i radością z tego, że coś nowego i ciekawego się dzieje? Cóż mówiły kobiety o tym niezwykłym wynalazku? Oddajmy im samym głos. Oto co pisze strassburskie pismo kobiece: „Strassburgischer Frauenzeitung" w jednym z wrześniowych numerów rocznika 1783 na temat wynalazku balonu. W liście napisanym przez „Oddaną przyjaciółkę" czytamy:

„Tak, tak moja Najdroższa. Nie ma podobnego miasta na świecie jak Paryż. Tu zawsze wszystko wynajdują i wszystko potrafią. Nie ma takiej rzeczy ani małej, ani wielkiej, której mieszkańcy Paryża nie potrafili zrobić. Jakież cudowne barwniki nam przysyłają! I pomyśl tylko co jeden z nich wynalazł — machinę, za pomocą której można się wznieść w powietrze! Musi być cudowna taka napowietrzna podróż. Ponieważ nasz Strassburg jest drugim Paryżem i lubi wszystkie lżejsze rzeczy, wkrótce skopiuje się tu ten wynalazek i zamiast kuriera, który co tydzień jeździ do Paryża, wysyłać się będzie kuriera powietrznego. Jakaż radość móc szybować nad takimi wielkimi i pięknymi miastami jak Nancy, Luneville, Metz, Reims i widzieć pod stopami całą Szampanię. Z pewnością komuś przyjdzie do głowy wynaleźć również i fiakry powietrzne. Wtedy będzie można tam w górze spacerować i prawić komplementy z powozu do powozu, zatrzymać się przed promenadą i patrzeć jak w niedzielę tłoczą się tam ludzie z różnych dzielnic prawie łamiąc żebra, jak nasi młodzieńcy spoglądają na nas jak szybujemy w przestworzu, a my jak wyższe istoty patrzymy na nich z góry. Co jednak będzie najlepsze i najbardziej oczekiwane: oto jeśli nasz ukochany będzie daleko od nas, za górami... wtedy nie będą już one dla nas przeszkodą. Wzlecimy w powietrze popatrzymy w dół, w stronę, gdzie wybrany naszego serca się znajduje, rozkażemy mu, aby także wsiadł do machiny powietrznej lub co najmniej udał się na jakąś wieżę kościelną albo górę i w ten sposób będziemy mogli się nawzajem widzieć, dawać znaki i posyłać całusy. Tak to zniknie odległość, dzięki temu znakomitemu odkryciu: jakim cudownym człowiekiem musi być ów pan Montgolfier.

Koniecznie powinniśmy postawić mu pomnik. Z pewnością wszyscy zakochani chętnie przyłożą się do tego. A salony najpiękniejszych dam Paryża powinnu odbywać procesje do pana Mantgolfier, a każda winna okazać mu wdzięczność przez najserdeczniejszy pocałunek. Ażeby też on albo jakiś inny wielki umysł z Paryża wynalazł taką ogromną lornetę, dzięki której można by się oglądać z odległości stu godzin jazdy dyliżansem, tak jak z dwudziestu kroków, a jeśliby też zrobiono takie długie rury do rozmawiania z odległości stu godzin. Ale te rury musiałyby mieć taką własność, żeby nikt oprócz osób upoważnionych nie słyszał o czym się rozmawia. Z pewnością usłyszymy lub przeczytamy wkrótce o tych odkryciach — jeśli usłyszę pierwsze o nich słowo, zaraz z rozkoszą Ci o tym doniosę.

Twoja oddana przyjaciółka"

Czegóż to kobiety się nie spodziewają po wynalazkach z Paryża: komunikacja napowietrzna, napowietrzne spacery, podniebne prawienie komplementów, a przede wszystkim machiny latające w służbie Amora. A w dodatku te rury to chyba telefony, a lorneta — projekt telewizji. I powiedzieć, że kobiety nie są motorem wynalazków!

Z początkiem 1784 roku Etienne Montgolfier przystąpił do wykonania nowego wielkiego balonu, który miał służyć do lotów nad kanałem La Manche. Z końcem kwietnia balon był gotów i rozpoczeto próby, którymi kierowali Etienne Montgolfier i Pilatre de Rozier. Podczas prób, powtarzanych dwa do trzech razy w tygodniu, balon przytrzymywany przy pomocy lin unosił się w powietrzu na pewnej wysokości. Jakkolwiek próby odbywały się bez udziału publiczności, dnia 20 maja Pilatre de Rozier zaprosił do udziału w nich kilka osób (cztery kobiety i dwóch mężczyzn). Towarzystwo to weszło na galeryjkę aerostatu, który wzniósł się w powietrze i trzymany przy pomocy lin przez godzinę unosił się na wysokości dwustu stóp, a pasażerowie podziwiali z tej wysokości widok przedmieścia San Antonio. Pilatre de Rozier tak mówił później o tych pierwszych latających kobietach:

„Spokój jaki one zachowały podczas tej przeszło godzinę trwającej promenady sprawił, że żałowałem, iż nie mogłem uczynić zadość ich prośbie, którą ciągle powtarzały, aby balon puścić wolno na fale wiatru. Była to bardzo śmiała zachcianka i nie wiadomo było, co więcej podziwiać u tych pięknych pań, czy wdzięk czy odwagę. Dlatego też te miłe pasażerki powinny stać się ośrodkiem zainteresowania Francuzów i ja ośmielam się popełnić niedyskrecję, która może zrani ich skromność i zdradzić ich nazwiska. Były to: markiza de Montalembert, hrabina de Montalembert, hrabina de Podenas i panna de Lagarde... Muszę też zadość uczynić miłości własnej i powiedzieć, że to ja namówiłem je do tego przedsięwzięcia..."

A zatem należy współczuć owym czterem pięknym paniom, że nie mogły przeżyć prawdziwej podróży napowietrznej. Laury pierwszeństwa przypadły natomiast pani Thible, pierwszej kobiecie, która odważyła się polecieć wolnym balonem.

W roku 1784 znany ze swych licznych podróży szwedzki król Gustaw III bawił we Francji incognito, pod nazwiskiem księcia de Haga. Podczas jego podróży przez miasta Francji odbywały się w nich różne uroczystości, a w Lyonie uroczystość na jego cześć uświetniono lotem Montgolfierki, pod kierunkiem Fleuranta, w której miejsca zajęli malarz de Laurencin oraz pani Thible. Lot trwał około 45 minut, a największa wysokość osiągnięta w tym locie miała wynosić 2 700 m.

Szczęśliwy towarzysz tej młodej i pięknej kobiety pisał między innymi w liście do Montgolfiera: „W pewnym momencie madame Thible, co było wyrazem jej uniesienia, zaczęła śpiewać arię z „Pięknej Arseny": „Triumfuję, jestem królową".

A oto co pisała sama pani Thible o swych wrażeniach z pierwszego lotu: „Jaka to rozkosz opuścić tę ziemię opanowaną przez zawiść i żądzę! Jakaż to radość wzlecieć blisko nieba, tam gdzie panuje majestatyczna cisza i wieczny spokój. Jak łatwo w tej ułudnej ciszy zapomnieć o nędznej ziemi, która została gdzieś w dole. A gdy zapomniane zostały sprawy doczesne, łatwo jest uwierzyć, że osiągnęło się nieśmiertelność". Kwiecisty opis w stylu rokoko, ale dalej już coś innego, trzeźwa relacja pierwszej lotniczki: „Ziemia nie istniała dla nas, odgrodziły nas od niej nieprzeniknione zwały chmur, jakkolwiek pogoda była cicha i piękna. Pięć różnych podmuchów niosło nas w 5 różnych kierunkach... Sądzę, że znajdowaliśmy się na największej wysokości jaką można w ogóle osiągnąć. Czuliśmy ból w uszach, odczuwaliśmy trudności w słyszeniu i oddychaniu, tak że musieliśmy zmniejszyć ogień i obniżyć lot..."

Drugą kobietą, która odważyła się na podróż napowietrzną, była piękna pani Sage. Miała ona wzlecieć w Londynie w dniu 14 września 1784 roku. Na sztychu z tamtego okresu widzimy ją w towarzystwie kawalera Biggina i aeronauty Lunardiego. Z pięknie udrapowanej gondoli pani Sage uśmiecha się do zgromadzonych widzów. Jak donoszą jednak ówcześni kronikarze, siła wyporu balonu była za mała i nie mógł on udźwignąć trzech pasażerów i udrapowanej gondoli. Pani Sage i kawaler Biggin musieli wysiąść, a Lunardi poleciał sam. Tak to demony przestworzy okazały się dla pani Sage niełaskawe. Inni kronikarze twierdzą, że jednak pani Sage odbyła udany lot, lecz że miał on miejsce dopiero rok później, 29 czerwca 1785 roku. Można również przypuszczać, że chodziło tu o dwa różne wydarzenia.

W roku 1785 coraz więcej kobiet wyrusza na podniebne wędrówki. Można tu wymienić panie Hincs i Luzarche, które latały balonem w Javelle — miejscowości kąpielowej pod Paryżem, a w Londynie dwie panny Simonnet.

Trzy lata później 27 lipca 1788 roku madame de Turmesmans latała balonem w Metz, a rok później w Warszawie. Obydwa loty wykonała w towarzystwie sławnego aeronauty pana Blanchard.

Blanchard odwiedzał wówczas różne miasta Europy, budząc podziw swymi śmiałymi lotami. W roku 1792 przybył do Lubeki i wzniósł się tam w powietrze w towarzystwie córki księcia Chasot.

Książę Chasot, Francuz z urodzenia, był oficerem Fryderyka Wielkiego, a następnie komendantem miasta Lubeki. Za jego zezwoleniem przybył tam Blanchard. Córka Chasota od dłuższego czasu prosiła ojca, aby pozwolił jej polecieć balonem, co Chasot w końcu jej przyrzekł. W ostatniej chwili opuściła ją jednak odwaga i ojciec-generał, aby dotrzymać przyrzeczenia, z pistoletem w ręku miał ją zmusić do wejścia do gondoli balonu.

Wymienione tu pierwsze lotniczki nie przełamały jednak panującej w niektórych miejscach opinii, że widok tak słabej istoty jaką jest ko-

bieta, unoszonej przez aeronautę w przestworza, jest niemoralny, a co więcej, że napowietrzna podróż jest szkodliwa dla słabego i delikatnego organizmu kobiety.

Skutków tej opinii doświadczyła na sobie panna Ernestyna Henry. Kiedy bowiem miała się wznieść w powietrze w towarzystwie znanego aeronauty pana Garnerin w Paryżu w dniu 19 kwietnia 1792 roku, interweniowała policja, która zmusiła piękną Ernestynę do opuszczenia gondoli balonu. Powodem interwencji policji, jak podano było to, że widok unoszących się w powietrzu dwóch osób płci odmiennej jest niemoralny oraz, że pan Garnerin nie może zagwarantować pannie Henry całkowitego bezpieczeństwa i zmiana ciśnienia może wpłynąć szkodliwie na „wyjątkowo delikatne organy młodej kobiety".

Piękna Ernestyna nie zrezygnowała jednak z lotu. Zwróciła się ona do Akademii Nauk z zapytaniem czy napowietrzna podróż jest rzeczywiście szkodliwa dla „wyjątkowo delikatnych organów młodej kobiety"? Akademia zaprzeczyła i piękna Ernestyna dała się wreszcie swemu aeronaucie uprowadzić w przestworza, a wystąpienie policji zrobiło jej tylko dużą reklamę.

„Dnia 10 maja 1799 roku o godzinie pierwszej w ogrodzie warszawskim na Nowym Świecie, który Foxhallem zowią, sławny z powietrznego żeglowania I. P. Blanchard, rodem Francuz z Calais, pożegnawszy przytomnego w loży Najjaśniejszego Pana oraz liczne państwo i wszystkich spektatorów wsiadł do swej łódki w kompanii z tąż samą francuską damą, która z nim żeglowanie w powietrzu już w Metz odprawiała. Podnieśli się w górę przy wielkich aplauzach, naprzód zwolna, potem coraz wyżej i wzbili się w górę od ziemi, jak z Królewskiego Obserwatorium kalkulowano, aż do łokci 3 975". (Gazeta Warszawska)

Wiatr południowo-wschodni sprawił, że balon szedł prawie cały czas wzdłuż Wisły i mógł być widziany z każdego prawie miejsca w stolicy. Na koniec, po 45 minutach, żeglarze powietrzni opuścili się bez najmniejszej szkody w Białołęce za Warszawą.

Tak więc, obok Blancharda, bohaterem pierwszego lotu w Polsce była kobieta. Przyjęcie w teatrze na cześć pierwszych podróżników uświetniło ich wyczyn. Ogród zwany Foxhallem na wzór londyńskiego Vauxhallu miał charakter ekskluzywny, wstęp był drogi, możliwy tylko dla zamożnych sfer, ale balon unoszący się nad Warszawą oglądał wielki tłum widzów z warszawskiej ulicy. Podobno unoszący się w powietrzu aerostat wzbudził wielki popłoch wśród staromiejskich przekupek, które uciekały i kryły się ze strachem wołając, że nie chcą widzieć „latającego diabła".

Nie wszystkie jednak kobiety polskie w ten sposób reagowały na ten niezwykły wynalazek schyłku XVIII stulecia. Już w roku 1883 zawiązane zostało w Puławach, w tym ważnym naówczas ognisku oświecenia polskiego, przez księżniczkę Marię Czartoryską „Towarzystwo Balonowe", składające się w większej części z przebywającej w tym czasie w Puławach płci pięknej. Trudy owego pierwszego polskiego „Towarzystwa Balonowego" w poemacie „Balon" uwiecznił poeta oświecenia Franciszek Dionizy Kniaźnin.

> OLACY również potrafią naśladować Francuzów w budowie machin latających, a z inicjatywą zbudowania balonu występuje właśnie płeć nadobna.

Irys, pod którym to imieniem kryje się w poemacie Kniaźnina Konstancja Narbutówna, tak mówi:

„Miłyż to widok musiał być tej Bani
I sprawił oczom rozrywkę nielada;
Kiedy ku niebu zlatującym na niej
Poklask dawała zdziwiona gromada
Zróbmy coś i my w to koło zebrani
Niech też i nasza cud pokaże Rada
Uciesznej sztuki nie chciejmy zaniechać
Przecież to pięknie zefirami jechać".

Towarzystwo balonowe nie zaniechało „uciesznej sztuki" i pod kierunkiem L'Huiliera wykonany został składający się z dwunastu ścian

Uskrzydlona kobieta — rysunek egipski.

balon, następnie ozdobiony malowidłami przez Konstancję Narbutównę i dokładnie opisany przez Kniaźnina.

Kiedy bania była gotowa zaczęto zastanawiać się, kto ma pierwszy jako pilot balonu „zamiatać wiatry". „Jam pierwszy na to serce przysposobił" — pisze Kniaźnin. Ale uradzono, że bezpieczniej będzie naprzód kota wyprawić w podniebne szlaki. Zaniesiono balon nad Wisłę, do gondoli wsadzono kota Filusia i wreszcie:

„Płomiennym duchem Bania się odyma,
Licznie do koła widzę zgromadzeni
Chciwymi na nią wystrzela oczyma,
Już podskakuje... już pragnie do góry,
Czegóż tu czekać? Ucinamy sznury".

Bania wznosi się w powietrze ale:

„Próżno z przemocą starła się swoboda
Nic nie pomogły ni wdzięki ni wonie,
Dopieroż wicher szturmu swego doda:
Uderzył w banię, ta skręcona wspłonie,
Rozdarł się Filus na suchym jesionie".

Tak pierwszą ofiarą wczesnych namiętności lotniczych polskich kobiet był puławski kot.

Pierwszą kobietą, dla której lotnictwo stało się zawodem, była Zofia Blanchard, żona wspomnianego już sławnego aeronauty Blancharda.

Mąż jej, Jean Pierre Blanchard, urodził się w roku 1738. Idea lotu zahypnotyzowała go wcześnie. Jako młodzieniec chętniej spoglądał na latające ptaki, niż jego koledzy na zgrabne baletnice pląsające na scenie podmiejskiego teatrzyku. Skonstruował machinę latającą, która miała kształt ptaka. Sześć skrzydeł o szerokości 10 stóp i takiej samej długości poruszała sprężyna. Ogon podobny do ogona ptaka miał służyć do sterowania. Machina nie chciała latać, w końcu jednak oderwała się od ziemi, ale wiele lat po jej skonstruowaniu. Stało się to dopiero wówcas, gdy Józef i Etienne Montgolfierowie wynaleźli aerostat. Blanchard zawiesił swą machinę pod balonem i w ten sposób wzniosła się w powietrze. To niezbyt szczęśliwe małżeństwo machiny latającej z balonem miało umożliwić kierowanie aerostatem, co oczywiście było praktycznie niemożliwe. Blanchard wykorzystywał prądy powietrzne na różnych wysokościach i podczas niektórych jego wzlotów istotnie wydało się jak gdyby kierował balonem.

Pewnego dnia, a było to jeszcze przed wynalezieniem balonu, monsieur Blanchard spotkał wieśniaczkę, która spodziewała się dziecka. Powiedział jej, że jeśli urodzi córkę, ta zostanie jego żoną. W ten sposób przeznaczenie już bardzo wcześnie związało przyszłą panią Blanchard z lotnictwem.

Urodziła się 25 marca 1778 roku w małej wiosce Trois-Canons w pobliżu La Rochelle. Kiedy miała lat osiemnaście, została żoną Blancharda.

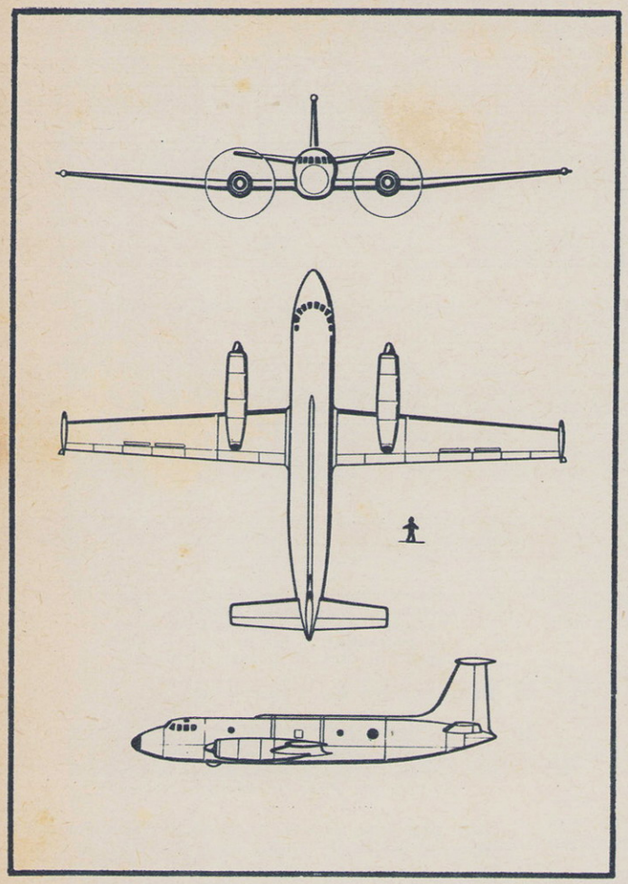
Pierwszą swoją podniebną wędrówkę odbyła madame Blanchard w towarzystwie męża w dniu 27 grudnia 1804 roku. Nie było tu już żadnych sprzeciwów moralnej natury, gdyż „żona winna zawsze stać u boku męża nawet w gondoli balonu".

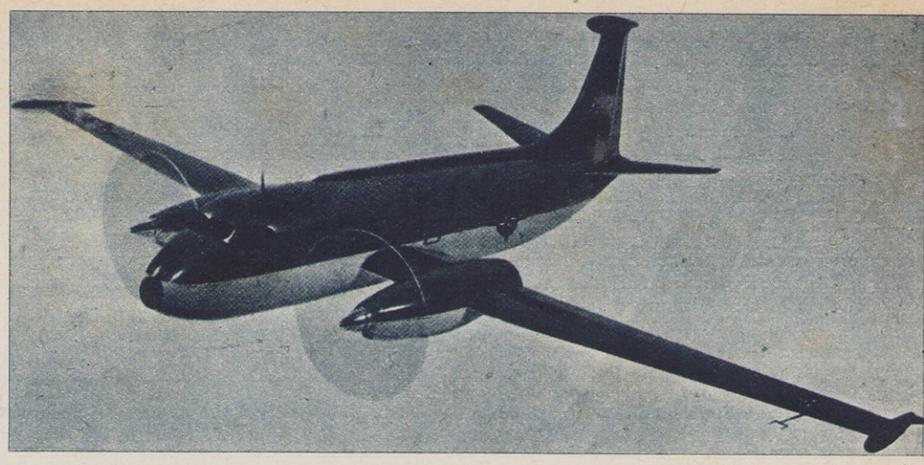
We Francji Dyrektoriatu gwiazda „aeronauty władców" zbladła. Zaczyna świecić triumfy Garnerin ze swymi spadochronami. Kiedy w roku 1808 Blanchard umierał w nędzy, testamentem jego były słowa do żony: „niech lepiej się zabije, niż ma umierać w nędzy".

Pani Sage podczas wzlotu w Londynie, w towarzystwie kawalera Biggina i aeronauty Lunardiego, w dniu 14 września 1784 r.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

SAMOLOT WIELOZADANIOWY BREGUET B-1150 „ATLANTIC" ● FRANCJA





W 1958 r. został rozpisany między państwami NATO konkurs na samolot przeznaczony do zwalczania okrętów podwodnych i zwiadu dalekomorskiego. Samolot ten ma zastąpić w siłach morskich NATO przestarzały już Lockheed „Neptune". Do konkursu stanęło 26 zakładów z 8 krajów, składając 18 projektów (niektóre stanowiły łączną pracę kilku zakładów). Po wstępnej eliminacji do ostatecznych porównań stanęły 3 projekty. Zwycięskim okazał się projekt wytwórni francuskiej „Breguet", przedstawiający samolot oznaczony B-1150 „Atlantic". Obecnie w budowie znajduje się prototyp finansowany przez Francję, Holandię, Belgię i NRF, z wydatną pomocą USA. Samolot będzie budowany przez różne zakłady, w wielu krajach. Fokker (Holandia) ma budować środkową część płata z gondolami silników, Sud-Aviation (Francja) — skrzydła zewnętrzne, Dornier (NRF) — tył kadłuba z usterzeniem. Macierzysta firma Breguet buduje przód kadłuba i przeprowadza montaż ostateczny. Silniki dostarcza Rolls-Royce (Anglia).

„Atlantic" jest dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem. Skrzydła trójdzielne o obrysie trapezowym i dużym wydłużeniu posiadają dzielone lotki i klapy na całej rozpiętości. Ponadto na skrajnych częściach skrzydeł zabudowane są po dwa spoilery.

Kadłub o przekroju ósemkowym mieści na górnym pokładzie pomieszczenia robocze i sypialne (loty długotrwałe) dla dwunastoosobowej załogi, a w dolnej części kadłuba — różnorakie uzbrojenie (bomby głębinowe itd.) oraz bogate wyposażenie elektroniczne.

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie wysokości odznacza się niewielkim wzniosem. Na szczycie usterzenia pionowego osadzona jest owiewka mieszcząca ostrzegawczą stację radarową.

Podwozie trójkołowe, wciągane w locie. Silniki turbośmigłowe Rolls-Royce „Tyne" o mocy 6 000 KM każdy. Zbiorniki paliwa znajdują się w skrzydłach i na ich końcach w postaci kroplowych zbiorników odrzucanych. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Ciężary:		
Rozpiętość	—	37,79 m	Ciężar całkowity	—	39 000 kG
Długość	—	27,43 m	Obciążenie pow.	—	325 kG/m²
Wysokość	—	10,67 m	Obciążenie mocy	—	3,25 kG/KM
Powierzchnia nośna	—	120 m²	**Osiągi:**		
			Prędkość przelotowa	—	600 km/h
			Brak dalszych danych		

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SZYBOWIEC TRENINGOWO-WYCZYNOWY SCHLEICHER KA-2B „RHÖNSCHWALBE" ● NRF

WYTWÓRNIA szybowców Alexandra Schleichera w Poppenhausen na Wasserkuppe istnieje już od dwudziestych lat bieżącego stulecia. Stąd pochodzą takie znane szybowce jak „Rhönadler", „Rhönbussard", „Kranich", „Condor" i „Meise". Po wojnie wytwórnia podjęła swą działalność w 1951 r. Od tego czasu zbudowano szereg szybowców różnych typów, wśród których jest Ka-6, wyróżniony na konkursie CSTIV w 1958 r. i zwycięzca ostatnich mistrzostw świata w klasie standard (szybowiec ten był już opisywany w „SP").

Jednym z pierwszych zbudowanych przez wytwórnię po wojnie szybowców jest dwumiejscowy Ka-2b „Rhönschwalbe", konstrukcji inż. Rudolfa Kaisera. Jest to szybowiec przeznaczony do szkolenia i treningu, ale posiadający własności szybowca wyczynowego.

Ka-2b jest dwumiejscowym wolnonośnym górnopłatem konstrukcji drewnianej.

Skrzydła o obrysie trapezowym odznaczają się wyraźnym skosem do przodu (—6°). Profil stanowi rozwinięcie profili Gö 535 i 549. Konstrukcja jednodźwigarowa z kesonem noskowym ze sklejki. Spływy kryte płótnem. Lotki odsunięte nieco od końców skrzydeł. Hamulce płytowe typu Schemp-Hirth.

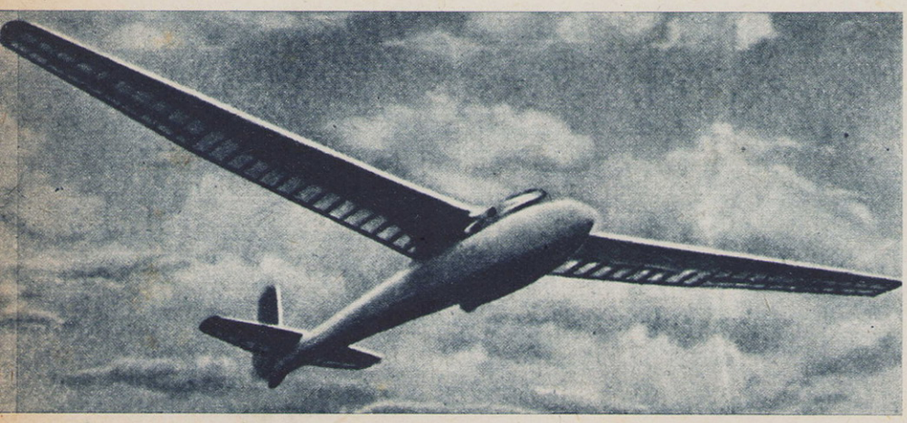
Kadłub o przekroju owalnym, konstrukcji skorupowej, kryty sklejką. Dwumiejscowa kabina o miejscach jedno za drugim (tandem) umieszczona całkowicie przed skrzydłem. Odejmowana osłona z plexi.

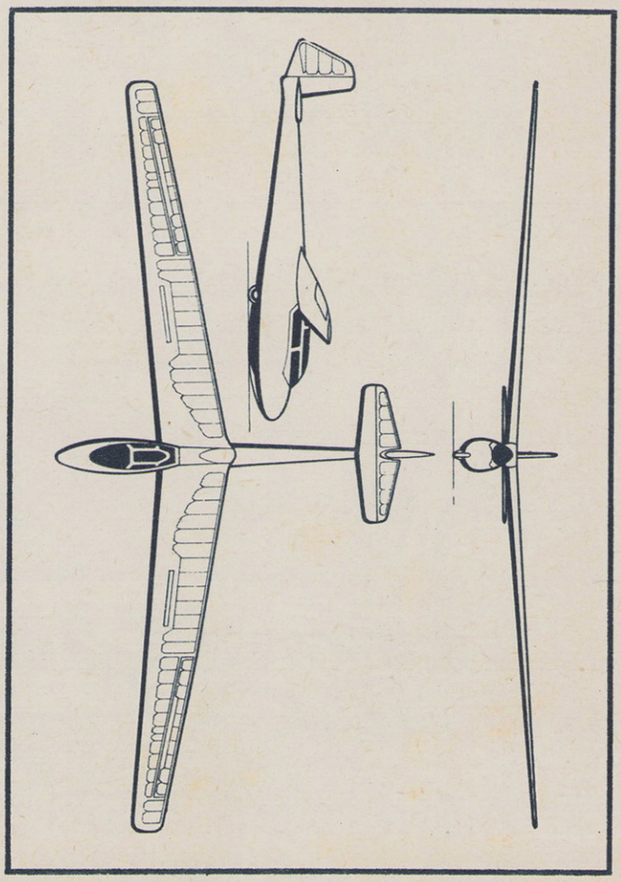
Usterzenie o obrysie trapezowym, wolnonośne. Usterzenie wysokości wysunięte nieco przed statecznik pionowy.

Podwozie składa się z płozy profilowanej i stałego, nieamortyzowanego koła 380 × 150 umieszczonego nieco za środkiem ciężkości. Zderzak ogonowy amortyzowany gumą. (JŚ)

DANTE TECHNICZNE

Wymiary:			dwumiejscowy (170 kG ładunku)	—	25,4 kG/m²
Rozpiętość	—	16,0 m	maksymalne	—	27,4 kG/m²
Długość	—	8,1 m	**Osiągi:**		
Powierzchnia nośna	—	17,5 m²	Max. doskonałość	—	26
Wydłużenie	—	14,6	Min. opadanie:		
Ciężary:			jednomiejscowy	—	0,75 m/sek
Ciężar własny	—	275 kG	dwumiejscowy	—	0,85 m/sek
Ciężar max.	—	480 kG	Prędkość normalna lotu	—	65 km/h
Obciążenie powierzchni:			Prędkość max.	—	170 km/h
jednomiejscowy (85 kG ładunku)	—	20,5 kG/m²	Prędkość holowania	—	130 km/h





(Prawo przedruku zastrzeżone)

LWD „ŻAK-3"

W oparciu o doświadczenia uzyskane z prototypami „Żak-1" i „Żak-2" przystąpiono w LDW w 1947 r. do produkcji seryjnej tych samolotów. Zlecenie wystawione przez Ministerstwo Komunikacji opiewało na 10 maszyn. Początkowo samoloty były budowane w wersji „Żaka-2", tzn. z otwartymi kabinami, jednakże ostatecznie samoloty seryjne otrzymały silniki czeskie Walter „Mikron-III" i przekonstruowaną osłonę kabiny. W tej wersji samoloty otrzymały oznaczenie „Żak-3".

Seria dziesięciu „Żaków-3" została ukończona w czynie przedzjazdowym załogi LDW w dniu 8 grudnia 1948 r., a więc na tydzień przed połączeniowym zjazdem partii. Samoloty te otrzymały rejestrację cywilną od SP-AAS do SP-BAC. Jeden z dziesiątki, oznaczony SP-AAX, odbył w okresie lutego — kwietnia 1949 r. próby homologacyjne w Głównym Instytucie Lotnictwa w Warszawie. Po usunięciu wykrytych w czasie prób usterek seryjne „Żaki" przekazane zostały do aeroklubów, gdzie używane były jako samoloty szkolne i turystyczne.

Seryjny „Żak-3" zarówno wyglądem jak i osiągami niewiele odbiegał od prototypowego „Żaka-1". Zachował również jego dobre właściwości lotne.

„Żak-3" był dwumiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji mieszanej.

Skrzydła jak w „Żaku-1". Konstrukcja kadłuba również taka sama. Główna różnica wystąpiła w rozwiązaniu konstrukcyjnym osłony kabiny, która została w porównaniu z „Żakiem-1" obniżona i skrócona. Wiatrochron cofnięty nieco do tyłu otrzymał większe pochylenie szyb, a ruchoma część osłony wykonana jako jednoczesciowa odsuwała się do tyłu po równoległych poziomych prowadnicach szynowych umieszczonych z boków kadłuba. Niektóre z serii dziesięciu „Żaków-3" miały osłonę całkowicie oszkloną, w innych natomiast część tylną ruchomej osłony wykonano z blachy. Zarówno fotele, ustawione obok siebie jak i orczyki były przestawiane w locie. Poza tym w kabinie znajdowała się przed tablicą przyrządów półka na mapę oraz bagażnik, umieszczony z tyłu.

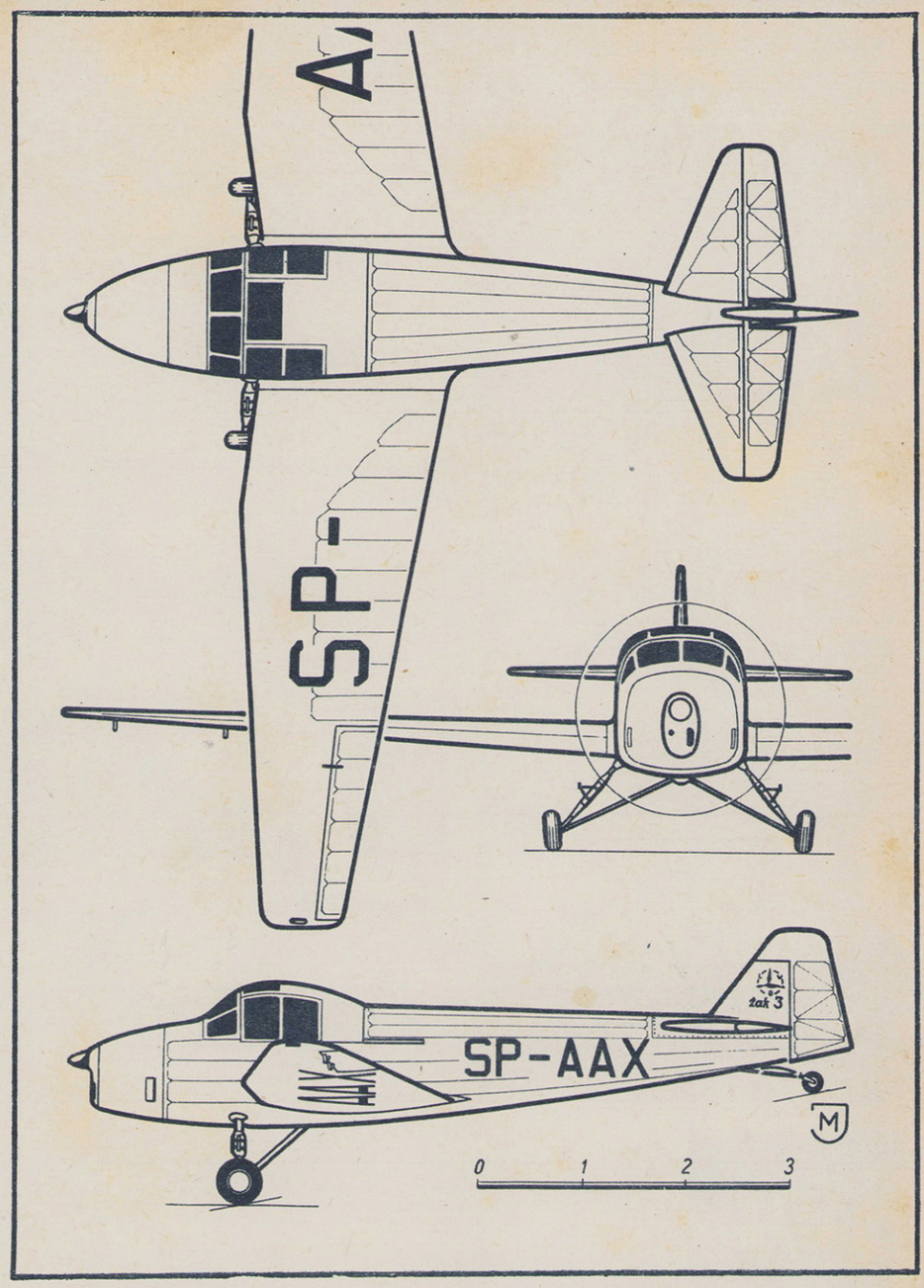
Usterzenie „Żaka-3" różniło się od usterzenia poprzedników brakiem rogowych powierzchni kompensacyjnych na sterze wysokości.

Podwozie — w zasadzie identyczne jak w poprzednich typach, jedynie w wyniku zaleceń GIL-u koła zostały wyposażone w hydrauliczne hamulce taśmowe sterowane indywidualnie z lewego miejsca w kabinie.

Silnik czterocylindrowy, rzędowy, odwrócony, produkcji CSRS typu Walter „Mikron-III" o mocy 65 KM. Śmigło stałe, dwułopatowe, drewniane. Zbiornik paliwa w kadłubie, za kabiną załogi.

Wszystkie samoloty serii „Żak-3" były malowane na czerwono (kadłub, usterzenie kierunku i podwozie) i srebrzysto (skrzydła i usterzenie wysokości), litery rejestracji czerwone na skrzydłach i srebrne na kabinie.

JERZY ŚWIDZIŃSKI



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			
Rozpiętość	–	11,80	m
Długość	–	7,60	m
Wysokość	–	1,95	m
Powierzchania nośna	–	17,16	m²
Ciężary:			
Ciężar własny	–	400	kG
Ciężar całkowity:			
ciężar wersji szkolnej	–	620	kG
ciężar wersji turystycznej	–	654	kG
Obciążenie pow.	–	36 do 38	kG/m²
Obciążenie mocy	–	9,5 do 10	kG/KM
Osiągi:			
Prędkość max.	–	157	km/h
Prędkość przelotowa	–	139	km/h
Prędkość ekonomiczna	–	128	km/h
Prędkość minimalna	–	75	km/h
Prędkość dopuszczalna	–	250	km/h
Prędkość wznoszenia (0 m)	–	2,7	m/sek
Pułap praktyczny	–	3 500	m
Pułap teoretyczny	–	4 300	m
Zasięg (przy 128 km/h)	–	310	km
Rozbieg	–	140	m
Dobieg	–	140	m

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

WYDAJĄ
Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

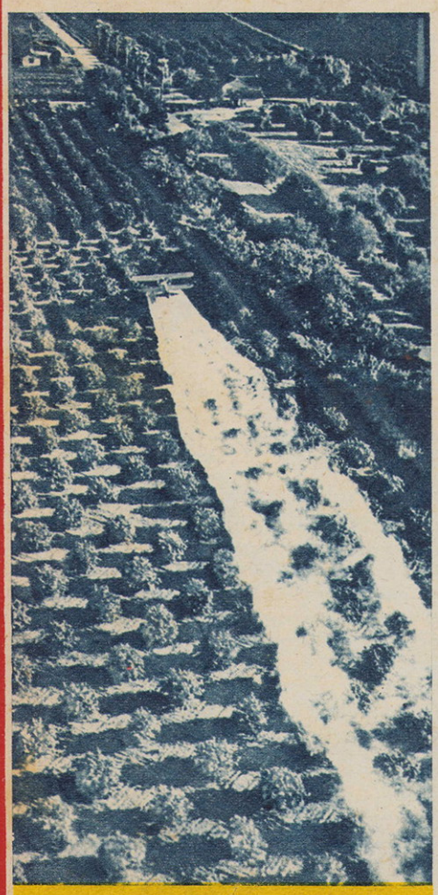
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 23.II.1961 R.

Zam. 1201/C S-16

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

Nad gajami pomarańczowymi

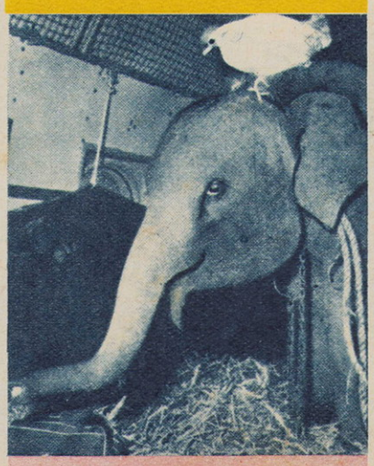


Bardzo dobre rezultaty w walce ze szkodnikami gajów pomarańczowych przynosi opylanie przy pomocy samolotów. Na zdjęciu — samolot w akcji opylania, w rejonie Rio Grande (USA). Foto: „National Geographic"

Desant śmigłowcowy

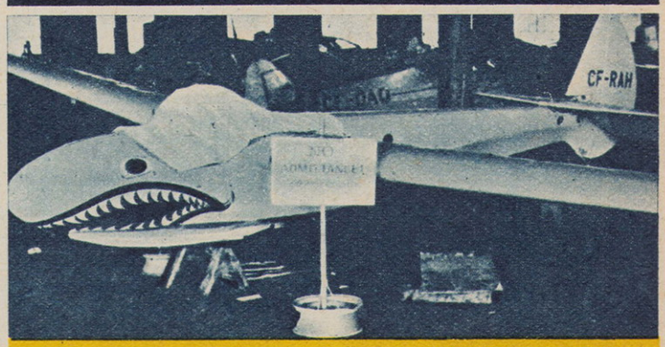
W ramach ćwiczeń oddziałów piechoty desantowej żołnierze radzieccy dostarczeni śmigłowcami Mi-4 na miejsce akcji ruszają bezpośrednio po wylądowaniu do szturmu na pozycje przeciwnika. Ćwiczenia tego rodzaju przeprowadzane są w różnych porach roku, również — jak to widać na zdjęciu — zimą.
Foto: „Krasnaja Zwiezda"

Sposób na słonia



Idealnym środkiem na to, aby słoń przewożony samolotem zachowywał się spokojnie, jest jak się okazuje posadzenie mu na głowie kury. Ten „sposób na słonia" stosują holenderskie linie KLM.
Foto: KLM — Afdeling Fotozaken

SZYBOWIEC-RYBA



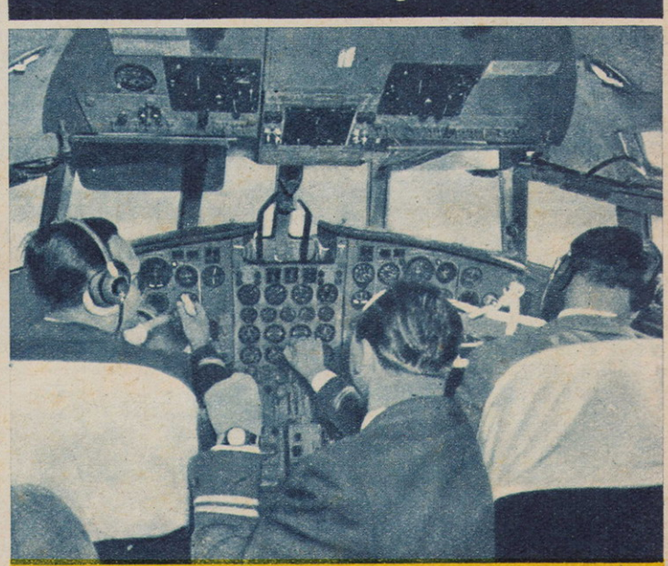
Ten szybowiec, użytkowany przez trzech pilotów klubu w Southern Ontario (USA), z pewnością nie zająłby ostatniego miejsca w konkursie na oryginalne pomalowanie kadłuba. Aż strach z takim krążyć razem w jednym kominie termicznym.
Foto: „Soaring"

Takie nalepki bagażowe wydały m. in. węgierskie linie lotnicze MALEV.

NOWY RODZAJ TURYSTYKI

Coraz częściej używanym środkiem transportu w górach jest śmigłowiec. Na zdjęciu poniżej: Turyści, którzy wybrali się śmigłowcem w wysokie Alpy, rezygnując ze wspinaczki. Ile sił zaoszczędzili w ten sposób!
Foto: „Flugwelt"

W kabinie załogi Il-18



Czy widzieliście kiedy wnętrze kabiny załogi w czechosłowackim samolocie turbośmigłowym Il-18? Pewnie nie, więc popatrzcie teraz na powyższe zdjęcie. Z lewej — siedzi z rękami na wolancie pierwszy pilot, z prawej — widać drugiego pilota, w środku — mechanik pokładowy.
Foto: „Kridla vlasti"